

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 834 de 2016

Carpeta Nº 1366 de 2016	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

TRABAJADORES DE LA EX EMPRESA RAINCOOP

TRABAJADORES DEL AUTOMÓVIL CLUB DEL URUGUAY

FUNCIONARIOS DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE ARQUITECTURA

ASOCIACIÓN URUGUAYA DE DESPACHADORES DE VUELO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 23 de noviembre de 2016
(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Omar Lafluf.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola, Néstor Otero y Martín Tierno.

Invitados: Por la ex Empresa Raincoop, señores Marcelo Quintas, Ricardo Ramil y Miguel López.

Por el Automóvil Club del Uruguay, señores Wilson de León, Leonardo Suárez, Pablo Marconi, Miguel Rodríguez y Carlos Capurro.

Por la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura, señores Sebastián Alejandro, Alejandro Benítez, Mario Sima, Carlos García y Gerardo Guimaraes.

Por la Asociación Uruguaya de Despachadores de Vuelo, señores Gabriel Infante, Damián Serrabayrouse y Washington Duarte.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación de extrabajadores de Raincoop, integrada por los señores Marcelo Quintas, Ricardo Ramil y Miguel López, quienes enviaron una nota solicitando una entrevista, con el objetivo de aclarar algunos puntos que no comparten y que constan en la versión taquigráfica de la sesión del día 7 de setiembre, cuando se recibió a una delegación de la Unott. Asimismo, quieren informar a la Comisión sobre el proceso de cierre de la cooperativa y el futuro de todos los trabajadores

También adjuntan un comunicado de la Unott que ya fue repartido.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Agradezco esta instancia

Venimos en representación de un grupo de socios de trabajadores. Cuando leímos la versión taquigráfica de la sesión a la que hace mención el presidente encontramos varios puntos con los que no estamos de acuerdo, pero eso fue hace dos o tres meses. Ya ha pasado mucha agua bajo el puente. Hemos seguido muy bien todo el proceso. No estamos de acuerdo con el proceso desprolijo que se hizo por parte de las autoridades en lo que respecta al cierre de la empresa. ¿Por qué? Porque en el mes de junio de 2015, el que era director de Tránsito y Transporte, en una reunión que se hizo en nuestro sindicato, vaticinó que Raincoop cerraría en el mes de diciembre del año 2015. Ya estaba estudiado el cierre de nuestra cooperativa. Hay pruebas de eso. Luego, cuando se nos retira el famoso sobregiro, aparece la señora Lourdes Carbajal, socialista de alma, militante del Partido Socialista y amiga del señor Martínez. Para que vean la amistad que había entre ellos, en el mes de enero invitó a Máximo Oleaurre, Martínez, Beatriz Tabacco y Lalo Fernández al casamiento de su hijo. Fueron todos, menos Martínez, por un tema político.

Después que logramos sortear y sacar a la señora Carbajal vino la imposición de la Intendencia de cerrar Raincoop y nos obligaron a votar un acuerdo en dos días, que era contraproducente para la masa social, para los seiscientos trabajadores. No tuvimos la opción de decidir nuestros caminos, porque este grupo acercó a la negociación a la empresa Copsa, pero fue desechada rotundamente de un plumazo por el señor Máximo Oleaurre, porque no le interesaba. Acá hay mucha tela por cortar. No queremos explayarnos porque venimos por otro tema, pero me parece que se quiso favorecer a una empresa. Acá estamos como en aquel tiempo de los avioncitos que queríamos favorecer a López Mena. Esto fue lo mismo. Desarmamos Raincoop para favorecer a una empresa. La prueba está en que el hombre se llevó US$ 12.000.000 y en que la reforma del Estado, de la Intendencia la tenemos que pagar los trabajadores. ¿Por qué digo esto? Porque la Intendencia obliga a jubilarse a cierta cantidad de compañeros. Yo, trabajador, tengo que aportar durante cuatro años para pagar a ese señor que el señor Intendente dice que se retire porque tiene cincuenta y ocho años. A los trabajadores que fueron a Cutcsa, yo y todos los compañeros que estamos activos, tenemos que pagarles durante cuatro años equis cantidad de dinero por mes. La reforma del transporte oculta en el cierre de Raincoop la tenemos que pagar los trabajadores. Y eso nadie lo dice. ¿A ustedes les parece que un padre de familia, que sufrió un año sin cobrar un sueldo, tenga que seguir pagando una reforma del Estado? ¿No queremos ver que Raincoop fue el punto inicial de una reforma? Dejamos a doscientas personas fuera del sistema. Aquellos que llevaron a la ruina a Raincoop, los directores, fueron jueces o dioses para decidir quién entraba a trabajar y quién iba a un sorteo. A mi lado hay un compañero que quedó en la bolsa de trabajo. Fue operado del corazón y estuvo dos años sin trabajar. Quedó sin trabajo y sin participación social.

Deberíamos hacer un análisis muy profundo de la situación. Nosotros no queremos que el costo de la reforma del transporte recaiga sobre la masa social, la masa trabajadora, sobre la gente que produce en este país. Es lamentable ver actores políticos o al propio empresario decir que fue un negocio.

Hace unos meses, a Máximo Oleaurre -estaba presente el señor Ramón Méndez, asesor del intendente- le dije: "Me metieron a Cutcsa por la ventana del baño, que hedía bastante" -con el perdón de la palabra- "y no le exigieron que cumpliera un acuerdo". Hoy en día, nadie le exige a Cutcsa que cumpla los acuerdos que se hicieron, en los cuales no estuvo partícipe. Cutcsa negó la entrada al señor Marcos Lombardi, que es un dirigente sindical, pero también es un compañero que tiene familia detrás. La empresa UCOT le negó la entrada a trabajar al señor Carlos Colla -un compañero que hoy no pudo venir- y nadie dice nada. Están llamando de la lista de la empresa Cutcsa a ciertas personas al azar, por favoritismo o porque son allegados a fulano o a mengano, y nadie dice nada. Mientras que la empresa Coetc cumple con todo lo que está acordado y trata de cubrir el máximo de los servicios posibles, y nadie le da una mano.

Hace dos meses les dije a Ramón Méndez y a Máximo Oleaurre: "Ustedes se apresuraron en cerrar Raincoop. A ustedes les importó un carajo el cierre de Raincoop; querían cumplir con las etapas de no subir el boleto en el mes de noviembre. Ustedes en el decreto dijeron que era para preservar el servicio mínimo indispensable a la población". Hace dos meses, prácticamente la única empresa que cumplía con el cien por ciento de los servicios de Raincoop era Coetc: ni UCOT ni Cutcsa estaban cumpliendo con los servicios. Y ellos asintieron, dijeron que sí, que no estaba equivocado, que tal vez se habían apresurado.

También quiero decir que en veinticinco años de Gobierno del Frente Amplio en Montevideo hemos tenido cinco cierres de cooperativas; y van por más. También he escuchado al señor Martín Nessi, presidente de la Junta Departamental, decir asombrado que había crecido el mercado para Cutcsa. Pero yo le dije al señor Martín Nessi, al igual que a Máximo Oleaurre y al asesor del intendente: "¿Por qué no dejaron entrar a Copsa?". Y ¿saben lo que me dijeron? Que Copsa era una sociedad anónima. Pero Cutcsa también es una sociedad anónima.

De todas formas, acá el problema es que aún quedan compañeros por entrar, quedan cerca de setenta compañeros en UCOT que han sido sorteados, no han entrado; quedan los compañeros de la bolsa, entre los que se encuentran los dos que me acompañan. No saben qué es lo que van a hacer. No saben qué es lo que les va a tocar. No saben si van a tener fiestas, si sus hijos van a tener Navidad o Reyes. Seguimos en la nebulosa. Entonces, vinimos a informar de la situación en la que estamos. Algunos tuvimos suerte; yo salí sorteado en Coetc, donde me han recibido maravillosamente y no he tenido ningún tipo de complicaciones; pero hay persecuciones a gente trabajadora. Y de esto no somos responsables nosotros, los trabajadores, los que salimos a vender el boleto o a transportar al ciudadano día a día; de esto es responsable el sistema político; de esto es responsable el Estado, el intendente, y no veo a nadie responsabilizar al señor intendente. No podemos responsabilizar a un empresario como el señor Salgado, ¿no? No veo que haya autocrítica. Acá hay una reforma del transporte y la estamos pagando los trabajadores. Acá los socios, una vez que vean la posibilidad de hacer un juicio en contra de los propios compañeros para recobrar su participación social, lo van a hacer y lo vamos a tener que pagar los trabajadores también. ¿Les parece justo que ustedes, el Estado, le hagan pagar a los trabajadores por decisiones políticas? Más allá de que la decisión de reformar el transporte esté bien fundamentada, ¿eso lo tenemos que pagar nosotros? Pienso que es el Estado que lo tendría que asumir.

SEÑOR LÓPEZ (Miguel).- Hace veinte y pico de años que ingresé en Raincoop, con un sentido de pertenencia. Pero así como va cambiando la vida, también va cambiando la gente. Cuando entré, Raincoop era una familia; hoy por hoy, lamentablemente, dejó de serlo.

Yo soy de la época -al igual que ustedes- en que íbamos a la Ámsterdam a ver el clásico. Hemos perdido ese don de mirar al de al lado y decir: "Esto no lo podemos hacer porque lo estamos perjudicando"; es todo lo contrario. No entiendo por qué hay personas que pueden pararse con una balanza y decir: "Este va para un lado; este va para el otro", y jugar con la honestidad de mucha gente. Ya pasó; Raincoop ya pasó para muchos. Para otros, no pasó ni va a pasar nunca porque lo voy a seguir manteniendo en el corazón, porque no era un trabajo sino un orgullo ponerse la camiseta de Raincoop.

Seguí el cierre internado. Primero me operaron del corazón, que tuve suerte pues me hicieron cuatro *bypass*. Después, hace dos años, me operaron de la cadera porque tenía artrosis de cadera e iba a trabajar rengueando. A los casi tres años, me operaron del corazón; a los dos años y medio, de la cadera. Estuve un año y siete meses sin trabajar. Cometí un error. Yo me sentía con ganas de trabajar aunque de pronto no de ejercer mi trabajo de chofer. Mucha gente dice: "Son unos animales". Habrá animales pero hay mucha gente que salva vidas y accidentes día a día -eso no se dice-, y ese es el transportista.

Pido disculpas por emocionarme un poco. La verdad es que todo esto por lo que hemos pasado con muchos compañeros, es doloroso. No puedo llegar a entender por qué me mandan a mí a una bolsa de trabajo si yo no me quedé con dinero, no falté e iba a trabajar enfermo. Alguien dictaminó: "Vos vas para acá" a posibles grupos de trabajo. Se dijo: "Vos sos prejubilable o jubilable por enfermedad". Creo que no hay ninguno que sea médico como para dictaminar eso. A mí nadie me aseguró que me iba a jubilar por enfermedad; te quedás sin trabajo. Se dijo que era posible, pero para la bolsa de trabajo. Como dije anteriormente, trabajé veintiún años. Hace muchos años que veníamos donando jornales. Entonces, cuando uno se jubilaba recibiría eso y podía vender la parte social. Nos quedamos como Adán vino al mundo, pero nosotros, sin hojita de parra. No sé por qué se dijo que se iba a cerrar Raincoop -ya lo dijo anteriormente el Fósforo- y no se hizo un estudio y se esperó hasta último momento para cocinarnos. Para mí la solución estaba; todo el mundo quería los recorridos porque eran viables, y son viables. Había que trabajarlos nada más. Entonces, nos fuimos quedando sin ómnibus pero nadie dijo de poner un dinero para esto. Llevamos gente y no somos como Pluna que llevaban muy poquitos en el avión. Sin embargo, la plata apareció para Pluna. Ellos fueron mejorados y mucha gente de nosotros está cobrando doce jornales que son chirolas. Las subvenciones de la gente de Pluna fueron bastante. Nunca se pusieron la mano en el corazón; todo estaba cocinado. No importa las seiscientas familias ni la gente que nosotros transportábamos. Se hizo hincapié en el tema de cerrar a Raincoop porque no da el servicio al usuario. ¿Y ahora? ¿Están todos los ómnibus? ¿Se está dando servicio al usuario que Raincoop dejaba tirado? Ahora se lo sigue dejando tirado.

Cuando me pongo nervioso me cuesta hilvanar las palabras. No sé en qué va a terminar todo esto; de pronto terminamos tirando de un carro. Es lamentable que de pronto se le dé a una empresa entre US$ 10.000.000 y US$ 12.000.000. Cuando uno empieza a hacer los cálculos con la maquinita, puede darse cuenta que se trata de US$ 60.000 cada cuarta parte y hay cuarenta y un permisos que multiplicados por 4 y por 60, estamos hablando de cerca de US$ 10.000.000. No sé cuánto están cobrando mis compañeros porque estoy con parte médico. Después de la operación de la cadera tuve la desgracia de adquirir una bacteria intrahospitalaria. Hace poco me sacaron la prótesis y estoy con un espaciador. Tal vez me dé para tirar con el parte médico, pero hay

compañeros que están cobrando doce jornales por mes, ¿de qué viven? ¿Qué hacen sin un rumbo? Sin embargo a la empresa Cutcsa le dieron US$ 10.000.000 a cambio de que aparezca en la televisión diciendo que nos dieron trabajo. ¡Sensacional!

No sé en qué va terminar todo esto. Lamentablemente, los perjudicados siempre somos los trabajadores. No sé qué futuro habrá para el trabajador hoy por hoy, pero creo que vienen por todas las cooperativas. Hay que tener mucho cuidado en ese sentido.

También creo que los gobernantes tendrán que hacer hincapié en persistir y tratar de dar una mano a las cooperativas por los trabajadores. Si tienen que comerle la cabeza a los de arriba, que se la coman. Yo me levantaba a la hora 3 para ir a trabajar. De pronto no era un buen cooperativista sino un buen empleado; cumplía con mi trabajo. Lamentablemente, otros no lo hicieron y usufructuaron. Tal vez eso es lo que tendría que hacer el gobierno, es decir, perseguir y mirar porque si hace mucho tiempo que el Fósforo dijo que este era el problema, lo tendría que haber encauzado. Reitero que para mí la solución hubiera sido poner un interventor, pero había muchos intereses de por medio.

Agradezco que me hayan escuchado.

Me gustaría saber quién hubiera trabajado la cantidad de tiempo que se trabajó sin cobrar, sabiendo que no iba a cobrar y, últimamente, por $500 arriesgando la libertad y la vida. No debemos olvidarnos de toda la gente que murió porque le robaron en el ómnibus y mueren en otros lados. Como dije al principio, yo nací en otro tiempo, en el que no se cerraban las puertas. Nada más.

Muchísimas gracias por haberme escuchado.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Queda claro que nosotros no somos políticos ni empresarios; somos trabajadores. Esta situación nos duele mucho; no sabemos qué puede deparar el mañana, sobre todo para los compañeros que están en veremos.

Queremos decir que no se están cumpliendo los acuerdos. Nosotros hicimos la nota cuando vino la Unott a denunciar que empresa e Intendencia no lograban un consenso para firmar el acuerdo. Nos repartieron de boca; hace dos meses el acuerdo no estaba firmado. Toda esta situación fue bastante *payasesca;* lamentable. Fue la mejor solución de cierre de una cooperativa.

Vamos a hacer un poco de memoria. Con Cooptrol no quedó nadie afuera. Con Cotsur -el hermano de Rossi estaba en Cotsur- no quedó nadie afuera; con CUTU no quedó nadie afuera; cuando cerró Codet -excooperativa del compañero Rossi- nadie quedó afuera; cuando se hizo la integración de Solfy a COME, nadie quedó afuera. Lo que pasa es que en esa época no había reestructura de transporte, pero en esta sí la hay. Hay desesperación por bajar el boleto y cumplir con la promesa electoral; y ahora eso tenemos que pagarlo nosotros, con nuestra sangre.

No sabemos qué hacer; no sabemos qué acciones tomar, pero venimos a denunciar eso. Queremos que los señores legisladores nos escuchen. Ustedes son los que legislan y pueden investigar. Acá hay corruptela. Hace un año y medio atrás, el Fósforo dijo que Raincoop iba a cerrar, y dijo dónde nos iban a pegar: iban a cortarnos los créditos. ¿Quién dio la orden de cortar un sobregiro a una empresa que, pese a sus deficiencias, tenía todo al día? Con mucho sacrificio, pero se venía pagando.

Queremos denunciar esta situación y presentar nuestro malestar. No estamos de acuerdo con algunas bellas palabras que han dicho algunos dirigentes sindicales. A mí me duele la plata que sale de mi bolsillo.

Queremos saber qué va a pasar con los compañeros. Se votaron leyes y decretos para Pluna, para que se formara una cooperativa de apoyo, pero para Raincoop nadie hizo nada. Nos dividieron, como quien va al supermercado.

Queremos saber algo, y que nuestra voz se escuche. Nosotros nunca tuvimos posibilidad de venir. Digo más: hace dos meses que mandamos esa carta, y la sintonía de la reunión era otra. Hoy venimos con los compañeros que están en la calle. Se van a cumplir seis meses del cierre de Raincoop y aún no hay una solución definitiva para los compañeros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la presentación y la forma en que la hicieron. Viene bien que aquí adentro se hable así.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco la presencia de los extrabajadores y cooperativistas de Raincoop.

Cuando han venido el ministro de Transporte y Obras Públicas y gente de la Intendencia -han estado aquí Oleaurre y Tabacco, cuando era directora del departamento de Movilidad-, en más de una ocasión planteamos nuestras discrepancias con el proceso de cierre de Raincoop, y argumentamos por qué no estuvimos de acuerdo.

Ustedes nos han dado mucha información aquí, y alguna de ella, muy preocupante.

Voy a hacerles dos preguntas vinculadas a algunas referencias que han hecho ustedes.

Hace unos meses estuvo en esta Comisión una delegación de Unott. Ellos hicieron referencia al acuerdo al que se había arribado a mitad de año, a la posibilidad de incorporar a los trabajadores de Raincoop a las empresas, a los listados y a las asambleas que se realizaron para cerrar la empresa. Nos sorprendió mucho cuando nos dijeron que no se había firmado ese acuerdo. ¿Qué información tienen ustedes al respecto? ¿Se ha firmado algún papel? ¿Les dieron las líneas y los permisos a las empresas y después los acuerdos manejados en las asambleas quedaron en el aire? ¿No hay ningún documento que los avale?

Ustedes han dicho que hay empresas que no están respetando el orden de prelación de las listas que se fijaron en aquella ocasión. Tenemos entendido que el consejo directivo de Raincoop fue el que armó las listas de acuerdo con algunos criterios manejados en esa oportunidad. Creo que hay algunos aspectos cuestionables. ¿Qué empresas respetan las listas y cuáles no? ¿Esta es una situación generalizada? ¿Han identificado si existe alguna causa por la cual no las respetan? ¿Por amiguismo? ¿Por algún criterio de chofer o guarda? ¿Por algún otro criterio que no hemos manejado, por ejemplo, el sindical? Queremos saber por qué motivos y cuáles empresas no están respetando el orden de prelación fijado en las listas.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Agradecemos la presencia de los trabajadores.

Tenemos un problema. Nosotros recibimos a la delegación de Raincoop y a los trabajadores de Unott, representados en su sindicato. En la versión taquigráfica van a aparecer las versiones de las organizaciones sociales representativas y tenemos un planteo de un núcleo de trabajadores que nos viene a trasmitir que no está de acuerdo con ese acuerdo que se debatió en esta Comisión. ¿En los procesos de asamblea donde se definieron los trabajadores organizados en su sindicato y los dueños de la empresa hubo instancias de negociación? Porque hoy acá la Comisión tiene una versión distinta, de un núcleo de trabajadores. Queremos saber si es representativa del conjunto, de esa asamblea o de los procedimientos democráticos. Consulto esto para que quede

constancia. Queremos considerar la sensibilidad con que se planteó el tema, pero hay que tener presente que somos una comisión asesora del Parlamento. Entiendo que esos argumentos no son menores.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Damos la bienvenida a la delegación. Es difícil ponerse en la piel de otro hasta que uno vive la misma situación.

Mis preguntas van en el mismo sentido de las planteadas por los diputados Olaizola y De los Santos. ¿Cuántos de ustedes entienden que se han violentado las resoluciones de los trabajadores o de las organizaciones que ustedes representan?

¿La decisión de cerrar la empresa y poner una persona encargada de gestionar la empresa durante los últimos seis meses fue solicitado por la Intendencia o lo resolvió la asamblea? No me quedó claro en el planteamiento que hicieron y me parece importante aclararlo para el trabajo de esta Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es necesario aclarar que cuando se dice "el Fósforo" estamos refiriendo al señor Hugo Bosca.

Independientemente de estos planteos en cuanto al cierre de la empresa -en acuerdo o en desacuerdo-, creo que como Comisión debemos tener oídos grandes para escuchar ciertas cosas que se plantearon aquí, en la medida en que se hicieron algunas apreciaciones y denuncias importantes. Se dijeron cosas graves que debemos tomar como tales.

Por otra parte, se dijeron cosas que son verdad, porque lo de Pluna es totalmente cierto y nosotros tuvimos que votar normas en la Cámara para ayudar a la salida de una empresa.

También debo decir que esta Comisión se preocupó del tema y personalmente hablé con el presidente del Banco República el día que les cortaron el sobregiro y que se precisaba la plata. No lo hice por voluntad propia, sino porque la Comisión me pidió que hiciera esas gestiones. Recuerdo que lo único que se hizo por parte del Banco República fue habilitarles el sobregiro para poder pagar el BPS y cobrar el subsidio que no se pagaba si no se estaba al día con el propio Banco de Previsión Social.

Ahora, como soy un profundo cooperativista, me preocupa toda la enumeración que se hizo de las cooperativas que han cerrado y recuérdese que en ninguna quedó gente afuera. Por lo tanto, creo que debemos preocuparnos de por qué está sucediendo eso.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- En cuanto a la pregunta del diputado Olaizola sobre el acuerdo, quiero decir que se negoció, se acordó, se repartió; se invitó al amigo asesor del presidente para que entrara por la ventana del baño, tomó posesión de US$ 12.000.000, se fue y luego no quería firmar el acuerdo: por eso vino la Unott aquí para denunciarlo.

Hoy en día el acuerdo está firmado y por ahí hay una carta de la Unott en la cual pide una entrevista urgente al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y a la Intendencia porque Cutcsa no quiere tomar al dirigente sindical Marcos Lombardi -que para mí, es un compañero más, no solo un dirigente, que tiene una familia detrás- sin explicación alguna. Tampoco hay explicaciones de por qué no se deja acceder a UCOT al otro compañero, al señor Carlos Colla. No sé si quedó saldada la primera pregunta del diputado Olaizola: no recuerdo cuál era la segunda.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Ustedes dijeron en su alocución que hay empresas que no están respetando el orden de prelación. Queremos saber de qué

empresas se trata y si ustedes tienen identificada alguna causa por la cual eso sucede: si se debe a un tema sindical, si es un asunto de guardas y choferes, de amiguismo o si existe algún otro motivo.

Muchas gracias.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- La lista de prelación no se está cumpliendo por parte de la empresa Cutcsa. La firma que vino invitada por el Estado, por el Municipio, por el señor Martínez y por el señor Máximo Oleaurre no está cumpliendo con la lista de prelación y con los acuerdos de palabra, de caballeros que estaban pactados y que luego fueran ratificados mediante la firma. Si uno invita a un amigo a un negocio de US$ 12.000.000 creo que le va a decir: "Mirá, negro, tenés que cumplir con esto y con aquello". Y cuando el amigo entra por la venta del baño, ya tiene que saber en qué condiciones se va a ganar los US$ 12.000.000. Me parece que o alguien no entendió alguna parte del libro o faltó a alguna materia y no le quedó bien clara la situación, porque se llevaron los US$ 12.000.000 en activos -ahora la empresa está licitando-, pero no leyeron que había que contemplar un acuerdo que se había hecho antes del ingreso de esa empresa.

Creo que Cutcsa no ha llamado guardas: ¡qué raro! Viene una reforma del transporte en la cual se pierde la fuente laboral del guarda y llamaron micreros, choferes pero guardas no. ¡Qué casualidad! ¿No? ¡Qué visión el tipo como empresario! Y la Intendencia no dice nada. ¿Y cómo? ¿Si es el asesor del presidente, si es amigo del partido: cómo lo vamos a intimar a Juan? Ojo: no es problema de Salgado o de Cutcsa, sino de la Intendencia que no obliga a las empresas -en este caso la propia Cutcsa- a cumplir con la línea que se acordó.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Hoy estamos frente a un grupo de trabajadores que trabajaban en Raincoop: nosotros mantuvimos una reunión con la organización dueña de esa cooperativa y con los trabajadores de la Unott. Hoy existe un reclamo de un núcleo de trabajadores y la pregunta es si participaron en el ámbito en donde esto se definió.

Como Comisión asesora precisamente debemos asesorar al cuerpo y me parece que ante los trabajadores que han comparecido para plantear sus dolencias legítimamente en este ámbito, es conveniente dejar ciertas constancias respecto a expresiones formuladas por el presidente, que no corresponden, por lo que me parece que lo que voy a manifestar es de orden.

Se ha hablado del salvataje de algunas empresas en Uruguay; bueno, esas definiciones se tomaron en el Parlamento. Ahora, cuando un núcleo de trabajadores pierde el trabajo en una empresa de transporte -una de tantas cooperativas, como bien decía el trabajador-, habiéndose anunciado que quizás no sea la última -lo cual despierta preocupación-, hay que decir que ese proceso en el Uruguay comenzó hace mucho tiempo. El proceso de cooperativización ha resultado insostenible en el tiempo. Nuestro país tiene un problema que fue reconocido por las autoridades del transporte, de la Intendencia y del Ministerio: me refiero al riesgo de ir hacia un proceso de monopolización. No se trata de una cuestión escondida por el gobierno, sino expresa: tenemos un problema para mantener el sistema cooperativo.

Y en lo que tiene que ver con los recursos, más allá de las gestiones que se hayan hecho en nuestra representación por parte de esta Comisión que asesorará al cuerpo -después debatiremos internamente-, debemos decir que Raincoop no cierra por culpa de los trabajadores, sino por un problema de gestión como empresa. Por más que sea una

cooperativa, nunca deja de ser una empresa. Y los procesos de la trabazón en esa línea de crédito que ya se cerró, que estranguló a la empresa para funcionar…

(Interrupción del señor Marcelo Quintas)

—Sí, sí: digo que es parte de un proceso gradual y acumulativo de déficit mal manejado por la empresa como cooperativa.

(Interrupción del señor Marcelo Quintas)

—Con el mayor respeto digo que en absoluto mi intención es discutir con usted. Simplemente quisiera dejar alguna constancia, porque a los trabajadores que vienen con dolor por la situación que viven, se les transfiere una opinión por parte de la máxima autoridad de la Comisión…

(Interrupción del señor Marcelo Quintas)

—No lo digo por usted.

En su momento esta Comisión asesora del Cuerpo habrá tratado de ver la forma de financiar a las empresas de transporte a través de subsidios en materia presupuestal. Y cuando ahora viene un núcleo de trabajadores de una cooperativa que cerró, lo único que podemos decirles es que el proceso de cooperativización en el Uruguay corre el riesgo de seguir concentrándose en pocas empresas y de continuar profundizándose: eso es lo que hemos escuchado por parte de las autoridades. El dolor que podemos sentir íntimamente no nos puede inhibir de decir que desde el punto de vista de la gestión empresarial Raincoop fue mal administrada; y eso no solo pasa por la línea de crédito. Dejo esta constancia, aunque pueda tener diferencias con el trabajador y lo respeto. Hubo un proceso de mala administración de esa empresa. Los capitales hacían falta porque se incorporaron vehículos y la relación de recursos humanos, que era más o menos racional con el resto, no daba la posibilidad de que fuera operativa; de lo contrario, la empresa se hubiera salvado como cualquier empresa en este mundo capitalista.

Quería dejar esta constancia porque cada uno se rasga las vestiduras, muestra los dolores, pero hay un problema funcional que el Parlamento no puede dejar de tratar desde el punto de vista del orden establecido que tenemos.

Escuchamos con mucha atención y preocupación lo que nos están planteando aparte de alguna denuncia porque el planteo que fue entregado a la empresa, a un amigo del presidente, está hecho en un órgano de este Palacio Legislativo y a nosotros nos corresponderá saber cuál fue el procedimiento por el cual esa empresa ingresó. No tenemos los oídos tapados y cuando se plantea que un amigo o asesor del presidente se quedó con una empresa y con US$ 12.000.000 se está haciendo una denuncia concreta que tendremos que administrar y ver cómo se hace la investigación porque fue un hecho que un grupo de ciudadanos planteó. Era eso.

La primera pregunta que quería formular era si habían participado en los ámbitos de discusión donde el proceso de cierre de Raincoop se dio con los trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo con que cada uno de nosotros puede dejar una constancia. Simplemente, lo que dije fue referido a un tema que ustedes plantearon y que nosotros resolvimos.

También quiero dejar la constancia de que mala gestión en empresas ha habido de todo tipo y se han salvado; ha habido en empresas del Estado, de fuera del Estado, en empresas mixtas y cooperativas autogestionadas, todas con pésimas gestiones, pero que se han salvado.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- La última cooperativa que financió el Estado, que fue Pluna, en este mundo capitalista en el que usted y yo vivimos, acaba de caer. Se han salvado las que se han podido salvar; no es una cuestión de voluntad divina.

SEÑOR PRESIDENTE.- Está bien. La podemos seguir discutiendo después. No solamente me refería a Pluna sino a todas las empresas autogestionadas que se han apoyado permanentemente. Esa discusión la hemos dado en el Parlamento, por ejemplo, con respecto al Fondes.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Primero que nada, pido disculpas al señor diputado Óscar de los Santos; no estamos habituados al protocolo.

En cuanto a la negociación -nos pasó en el mes de diciembre, cuando tuvimos el cierre técnico, cuando nos quitaron el aval-, cuando el Banco República nos da el golpe en la cabeza, el señor Máximo Oleaurre le pide a la comisión -un grupo de socios integrado por cuatro compañeros que negociaba una salida digna para las seiscientas familias de Raincoop- y a nuestro sindicato, Ascot, que le dieran veinticuatro o cuarenta y ocho horas -ya no lo recuerdo- para presentar una solución; irradió a todos los trabajadores y organizaciones sociales y se puso a negociar con UCOT, con Coetc y con COME. Esa propuesta no salió adelante porque era nociva; se vino el período de Carbajal y luego caímos de vuelta. El señor Máximo Oleaurre no negoció nunca con la organización sindical ni con los trabajadores. Primero negoció con Coetc, con UCOT y con COME, y luego llamó a la organización sindical y le dijo: "La propuesta es esta y hay que votarla". Quien creó la famosa lista de prelación, la bolsa de trabajo, fue el señor Máximo Oleaurre y no los trabajadores. Después los justicieros o los jueces impartieron quién iba y quién no a la bolsa y eso partió del Consejo Directivo de Raincoop

Quiero que quede bien claro que la organización sindical no negoció y ello consta en documentos en los cuales la Unott y Ascot pedían para negociar pero Máximo Oleaurre nunca dejó negociar. Tanto que nos preocupamos por el gran mercado que está adquiriendo la empresa Cutcsa, ¿por qué no dejamos entrar a Copsa? Nos hubiéramos ahorrado que quedaran doscientas familias afuera.

Mi pregunta al señor ministro de Transporte y Obras Públicas -nunca tuve el placer de poder hacérsela- es por qué no se dejó entrar a Copsa. Llamen al gerente general de Copsa, señor Cardoso, y pregúntenle si él contemplaba todas las situaciones de la masa social y por qué no se dejó entrar a Copsa… Porque ya teníamos dictaminada la empresa desde junio del año pasado.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Disculpen, pero voy a reiterar las preguntas; usted lo volvió a mencionar y me parece que es importante para que conste en la versión taquigráfica: ¿El proceso de inclusión de Lourdes Carbajal se definió en una asamblea? ¿El proceso de cierre se definió por parte de una asamblea o lo dictaminaron las autoridades?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Cuando nos dan el cierre técnico se presenta misteriosamente una señora que, en primera instancia, dijo que era secretaria de Daniel Martínez. Cuando uno está en el medio del caos, quedándose en la calle, en la bancarrota, sin trabajo, sin capital, sin nada y viene una secretaria del intendente, es un mensaje, un mensaje divino. La llamamos, la hicimos venir ese día de noche, en pantuflas prácticamente, y en la asamblea nos dijo que no era secretaria de Martínez sino una amiga. Ella hizo una propuesta -según ella, contaba con el aval del señor intentente; eso consta, hay testigos, seiscientos socios de Raincoop pueden testificar eso- y después de la asamblea se volvió a decir que el proyecto contaba con el aval del intendente Martínez. Si cuenta con el aval del señor intendente, máxima figura departamental, ¿qué

vamos a hacer? Levantar las dos manos, hasta los dos pies. Entonces, se votó en asamblea.

Que fuimos engañados, por supuesto. La señora vino a dar un golpe de gracia para que Raincoop no se volviera a levantar porque en el pasado se había levantado tres o cuatro veces. El miedo de las autoridades era que Raincoop renaciera de vuelta de las cenizas. ¿Dónde nos pegó? Dividió la masa social y de veinticinco coches parados que teníamos en el mes de diciembre nos dejó con noventa coches parados y no hizo nada dentro de la cooperativa. Por eso fue cesada.

En cuanto a la votación de la asamblea de cierre de Raincoop fue una imposición. El señor Máximo Oleaurre, que fue el negociador, pidió también en este caso -acá estaba negociando la Unott- un tiempo para desarrollar un plan y en ese tiempo se cae COME -casualidad; justo en las horas decisivas- y entra Cutcsa por la ventana. Y cuando viene lo hace con la imposición: "Señores, hay que votar esto; no hay otra". Y uno tiene que pensar en la familia, en los hijos, en que tenemos que darles un futuro. Fuimos coaccionados. Hubo que votarlo porque no quedó otra. Si lo estaban estudiando hacía un año y medio, ¿por qué no se puso un auditor y con US$ 2.000.000? Capaz arreglábamos. Un préstamo de US$ 15.000.000 y lo iban a cobrar. Préstamos US$ 15.000.000 a Pluna y no sabemos si lo vamos a cobrar. **SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).-** En nuestra primera intervención hicimos algunas preguntas a la delegación. Ahora estamos entrando en un tema de fondo que es la situación del transporte y el proceso de Raincoop, y queremos dejar algunas constancias que venimos exponiendo desde el año pasado

Conocíamos los problemas de gestión que venía teniendo Raincoop cuando funcionaba. Es más: en más de una ocasión recibimos delegaciones de la empresa que reconocían que tenían problemas de gestión, pero decían que se podía salvar y explicaron por qué. Raincoop tenía líneas rentables, era una empresa que tenía unos activos importantes y tenía ganas de seguir adelante

Creemos que fue capital la decisión del Banco de la República del 14 de diciembre de 2005 de cortarle las líneas de crédito a Raincoop. Era una fecha muy especial: cierre de año, pago de aguinaldos, y se dejó sin pagar el BPS.

Todo esto ya lo dijimos en la Comisión; no es nada nuevo. Hoy estamos viendo alguna información nueva que ustedes nos brindan, pero la mayoría ya la conocíamos. Esto se lo dijimos al ministro Rossi y a las autoridades de la División Tránsito y Transporte de la Intendencia cuando estuvieron acá, invitados por nosotros.

Por ejemplo, a la empresa Cutcsa se le dieron unos US$ 10.000.000 -ustedes dicen que fueron US$ 12.000.000; no sé, puede ser- en permisos y la delegación de UNOT dijo acá que no se firmó nada a cambio y que estaban preocupados por algunos incumplimientos y algunos atrasos. En esa oportunidad, nosotros manifestamos que después de haberle dado lo principal -que eran las líneas-, era muy difícil exigir un cumplimiento si no tenían alguna forma de hacerlo, ya sea por la vía legal o la vía de los contratos. Además, no había nada firmado. De esto hace aproximadamente dos meses o dos meses y medio, cuando vinieron a la Comisión.

Desde el año pasado manifestamos la preocupación -y, particularmente, cuando el cierre de Raincoop- de la concentración de las líneas en una empresa, es decir, del monopolio que se le dio a la empresa Cutcsa en las líneas que circulan por la avenida 18 de Julio. Cualquiera que conoce la ciudad de Montevideo sabe la importancia que tiene la avenida 18 de Julio como entrada y salida de la gente que va a trabajar al centro de Montevideo.

Además, hay algo en lo cual no nos podemos hacer los desentendidos y es que la empresa que ha sido principal beneficiaria de esto es la que preside el señor Salgado, que es asesor directo del presidente de la República. Entonces, no nos podemos hacer más los sorprendidos; debemos tener claro cómo son las cosas.

Quiero dejar constancia también de que el año pasado hice un pedido de informes solicitando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las cifras que se han pagado a las empresas por el fideicomiso de gasoil. En más de una ocasión ha estado el ministro Rossi aquí y se lo hemos reiterado. Hace más de un año que hicimos el pedido de informes para saber cuáles son las cifras que se pagan todos los meses a las empresas por el fideicomiso del gasoil, que es dinero de la gente, porque es una transferencia de la gente que paga por gasoil, y es un secreto de Estado. Hace más de un año que no logramos acceder a las cifras, que sabemos que son muy importantes. Esas cifras son producto del Decreto N° 347/2006, que dio origen al fideicomiso del gasoil. Además, posteriormente, se dictó una norma -de dudosa legalidad- que da un incentivo por consumo de combustible. De esa manera, algunas empresas se han visto beneficiadas con unas cifras muy importantes en millones de dólares pero, lamentablemente, no hemos recibido esa información.

Muchas gracias.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Creo que es importante preocuparse por las personas que están en esta bolsa, que no tienen trabajo, de esas familias que dependían de Raincoop. Por ese motivo, quisiera saber cuántos de los trabajadores que forman parte de esa bolsa aún no han encontrado solución laboral y cuál es el perfil de cada uno. Aquí ya se mencionó la situación de los guardas, que no los han llamado, pero me imagino que habrá administrativos, mecánicos, etcétera.

También me gustaría saber qué prevén ustedes qué puede pasar, si a corto plazo esta gente va a tener trabajo o no lo va a conseguir más, por lo menos en la parte de transporte cooperativo.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- En Coetc quedan solamente veinte personas por ingresar, en UCOT unas setenta personas y en Cutcsa alrededor de cincuenta personas. Coetc ha llamado aleatoriamente, por porcentajes, de todos los subgrupos: administrativos, inspectores, mecánicos; ha cumplido al pie de la letra. Por lo que tengo entendido, UCOT ha hecho lo mismo, pero Cutcsa solo ha llamado a micreros y guardas.

En cuanto a qué expectativas tienen los muchachos de la bolsa, me gustaría que ellos lo dijeran, porque yo no tengo esa desgracia de estar en la bolsa.

Pero antes de pasar el uso de la palabra, me gustaría contestarle algo que me quedó en el tintero al diputado De los Santos. Con respecto a los vehículos, cuando Raincoop compró los buses de piso bajo, los CAIO Mondego, que cumplían con la norma Euro 3, tal como exigía la Intendencia, valían US$ 160.000. Al poco tiempo, el empresario asesor del presidente, señor Salgado, se da cuenta de que eran carísimos y de que lo que pedía la Intendencia era un disparate. Entonces, fue y habló con la muchachada y le dijo: "Yo no voy a traer piso bajo, no voy a traer norma Euro 3. Voy a traer Euro 2 y con plataforma, porque me salen US$ 50.000 o US$ 60.000 más baratos". Y luego, cuando viene el subsidio del combustible, a Cutcsa le reconocen el 100% de combustible gastado y a Raincoop le dejan US$ 200.000 fuera del subsidio.

Quería que quedara sentado en la versión taquigráfica que en el tema de transporte lo que hizo Raincoop fue cumplir con la normativa vigente en ese momento. Si después, por algún asesor o algún empresario se cambió la normativa para favorecer a alguna empresa, son dos cosas diferentes. Reitero que Raincoop pagó ese costo y

cumplió como buen soldado y como buen empleado del Estado con la normativa vigente, que luego se cambió, como siempre pasa.

SEÑOR RAMIL (Ricardo).- Quisiera hacer una acotación técnica con respecto al consumo promedio de combustible de Raincoop

En su momento, Raincoop tuvo la flota más evolucionada que se trajo, con esos buses de pisos bajos que no solo salían caros, sino que tenían motorizaciones importantes. Un ómnibus es un vehículo que pesa 12 toneladas vacío y, si lleva pasaje, se le suman 7 u 8 toneladas. Como había pocos permisos, se trató de llevar la mayor cantidad de gente posible en menos ómnibus. El problema es que para un ómnibus grande, la inercia que tiene parada tras parada en el Centro es importante y eso hace que el consumo promedio sea mayor. Por lo tanto, era imposible que pudiéramos tener algún premio de economía de combustible por las líneas céntricas.

Por ejemplo, el promedio de la línea 21, que es la que va por 18 de Julio y Avenida Italia, es de 2,1 y, si recuerdan, ese promedio lo tenían los GMC de Onda hace cuarenta años, a pesar de que se cuenta con la tecnología, con inyección electrónica y más. O sea que ahí ya nos flecharon la cancha.

En cuanto a nosotros, los de la bolsa, debo decir que personalmente me tuve que buscar la vida por otro lado, al no ver perspectiva de que esto se solucione. Hace cinco años volví de España y allí conducía camiones semirremolques, tenía todas las certificaciones, hasta el permiso para conducir químicos, y me considero preparado para este asunto del transporte, en el que estoy desde hace más de veinte años, cuando empecé en Copsa.

En la bolsa quedó gente con un perfil promedio bastante preparado. A quienes juzgaron quiénes iban a la bolsa los movió un tema político interno de Raincoop y no se debió a la preparación personal o el éxito que pudiera tener el trabajador en la nueva cooperativa que le tocara. La mayoría es micrero con experiencia, y no de último momento, porque cuando se sabía que Raincoop cerraba a mucha gente se le dio la categoría a pesar de que tenía un mes de trabajo como conductor. Se hizo eso por un tema político interno. El Directorio de Raincoop decidió quién iba y quién no iba a la bolsa. Yo vendí mi coche e inicié un negocio y la voy llevando como todo el mundo con la crisis. Lo mismo hicieron algunos directivos, usando las ventajas que les da el cargo, ya que como son cinco, perfectamente pueden faltar. Uno tiene una barraca; otro puso un bolichito, inclusive, pidió un préstamo interno en la cooperativa, que luego devolvió. Esos mismos fueron los que resolvieron que yo tenía que quedar afuera. Por suerte, en la bolsa tenemos gente con un perfil bastante preparado. De todas maneras, no creo que haya sido justo que me hayan dejado de lado -yo soy el último de la bolsa- por el simple hecho de haber salido a buscarme la vida y no patear un caño del ómnibus para usufructuar una licencia médica. Soy saludable, tengo una niña que acaba de cumplir seis años y tenía que salir a trabajar.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- En el momento en que se negocia y se deja gente afuera -nunca pasó en las otras cinco empresas- la paramétrica del boleto era 4,2. Raincoop era la que mejor paramétrica tenía: 3,8, y Máximo Oleaurre -el negociador- la lleva a 3,1. ¿Por qué? Si la paramétrica del boleto era 4,2. La de Cutcsa era 4,2; la de Coetc, 4,4 y la de Ucot también. La que mejor paramétrica tenía era Raincoop. Entonces ¿por qué queda gente afuera? Reitero: la paramétrica actual -todavía no se cambió- sigue siendo 4,2. Me gustaría que esta Comisión estudiara el caso y no quedara en el olvido.

Agradezco esta instancia y pido disculpas, porque por las venas de uno corre sangre y mucho dolor todavía.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos su presencia.

(Se retira de sala la delegación de extrabajadores de Raincoop) (Ingresa a Sala el Sindicato de la Industria Mecánica, el Transporte y Afines)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a una delegación de trabajadores del Automóvil Club del Uruguay organizados en el Sindicato de la Industria Mecánica, el Transporte y Afines -Simtra-, integrada por los señores Wilson De León, Leonardo Suárez, Pablo Marconi, Miguel Rodríguez y Carlos Capurro, quienes por intermedio de una nota solicitaron ser recibidos debido a la situación que está provocando el Banco de Seguros del Estado respecto al servicio de asistencia mecánica en la vía pública.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Agradecemos la deferencia por habernos recibidos y por poder expresar las inquietudes que tenemos como trabajadores.

El tema es el siguiente. Hace tiempo el Banco de Seguros del Estado viene prestando servicio de auxilio a sus asegurados. A fines de 2015 amplió esa cobertura, pasando de cien mil socios a unos doscientos cincuenta mil, con una injerencia directa hacia nosotros como trabajadores. Se hicieron varias denuncias sobre la competencia por parte de la empresa. Hoy en día los trabajadores denunciamos algunos hechos que vemos irregulares, como los vinculados con la licitación y el llamado a precio, ya que consideramos que el Banco de Seguros del Estado no miró calidad, sino la cotización más baja. Creemos que hay que ver las dos cosas porque a veces, lamentablemente, se hace una competencia desleal para llegar a esos precios e, indudablemente, el que ganó no le va a prestar un servicio acorde. ¿Qué quiero decir con esto? Que la empresa que ganó fue Car Up, pero que como no tiene la infraestructura para poder cumplir con el Banco de Seguros del Estado, terceriza el servicio. Todos sabemos que, según la Ley de Tercerización, el responsable final en caso de algún inconveniente es el Banco de Seguros del Estado, por ende, el mismo Estado.

El Banco de Seguros no miró todo ese panorama y dio la concesión. En las empresas tercerizadas podemos constatar que muchos de los camiones que usan no cumplen con la normativa de tránsito ni a nivel de la Intendencia ni del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es un vehículo de carga que circula por las rutas nacionales, muchas veces en condiciones que son totalmente precarias. Muchos de ellos circulan sin luces, sin matrícula visible o carente de ella y sin balizas reflectivas. Cuando uno levanta un auto en la ruta sabe que tiene que estar bien identificado. Esas cosas nos llevan a una competencia desleal porque el mismo Estado le exige al Automóvil Club del Uruguay las condiciones en las que tiene que circular y este las cumple cabalmente. Todos pueden ver un camión del Automóvil Club: cada vez que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas le pide algo, lo cumple; cada vez que la Intendencia le pide algo, lo cumple, pero no ocurre lo mismo con estas otras empresas. Entonces, se produce una competencia desleal donde lamentablemente los trabajadores del Automóvil Club se ven afectados.

Yo traje algunas fotos para que pudieran ver que no se trata solamente de palabras. Inclusive, tenemos más documentación de este tipo. Ayer tuvimos una reunión muy amable con el ministro Rossi y nos pidió documentación. Le haremos llegar una carpeta para que vea que no solo son palabras, sino hechos reales y puntuales.

Esos vehículos que se ven en la foto circulan con el logo del Banco de Seguros del Estado. Por ende, el mismo Estado está permitiendo esas irregularidades. ¿Qué quiero decir con esto? Que si tenemos un Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y un organismo a nivel vial en la Intendencia, todos deberíamos cumplir con la normativa,

inclusive en lo que refiere a los consejos de salarios. En Car Up denuncian que no respetan los consejos de salarios, pero eso se discutirá en otra Comisión.

A nivel de transporte hay muchas irregularidades. Si alguien pudiera hacer -nosotros no tenemos los medios, pero el Estado sí los tiene- un cotejo entre el Banco de Previsión Social y la Dirección General Impositiva se podrían comprobar muchas irregularidades de estas empresas tercerizadas. Bajo ese marco nunca en la vida el Automóvil Club del Uruguay puede competir con esa gente que no respeta las pautas. Todos sabemos que uno de los representantes de la seguridad vial en este país es el Automóvil Club del Uruguay. Inclusive, en octubre, cuando lanzaron la campaña vial, el Automóvil Club del Uruguay estuvo representado. ¿Quién más se preocupa por ese respeto? Ahí el Estado, lamentablemente, está haciendo una omisión que nos perjudica directamente, porque es una campaña desleal hacia los que realmente cumplen con la normativa.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Miguel).- Queremos plantear algunas inquietudes.

Más allá de la investigación que hemos podido realizar en el área de la comunicación del Banco, nos preocupa y nos inquieta la publicidad directa que hace el Estado con una empresa privada. El Banco de Seguros le está haciendo publicidad a una empresa que es competidora directa del Automóvil Club. No sé si está regulada; no sabemos qué injerencia tiene en la pauta publicitaria, porque han realizado distintas campañas de multimedia, pero por lo que tenemos entendido, el Banco de Seguros tiene que vender seguros y, tal vez, esto esté relacionado con la prestación de los servicios anexos en los talleres mecánicos para las respectivas cotizaciones. En el llamado a licitación, no hemos visto que estuviera especificado en ninguna parte que la empresa Car Up se hiciera cargo de la inversión publicitaria que se está realizando, pero aparecen en conjunto. Es como si Presidencia de la República estuviera auspiciada por Coca Cola; es algo que no tiene nada que ver, pero que está puesto. Estamos hablando de una empresa nacional con un privado.

Además, entre las irregularidades que tienen los camiones que están en las fotos, también hemos constatado que adhieren a las puertas imanes con el logo del Banco de Seguros, y los ponen y los sacan. Si están trabajando para el Banco de Seguros, que lo hagan, pero que no brinden un doble servicio. O sea, ahí hay algo que está difuso, que no se sabe y no se entiende. Obviamente, al usuario lo que le interesa es que lo vayan a buscar y lo levanten. Entonces, acá abrimos como una segunda puerta que es que el propio usuario, dentro de este llamado a licitación, pueda tener la potestad de elegir la empresa que le preste el servicio de auxilio mecánico, para que sea más competitivo. Es ilógico que el Automóvil Club, más allá de que está llegando a sus cien años de historia, no pueda hacer frente a una empresa estatal, porque es una empresa que tiene 380 integrantes, familias, con sus trabajadores, frente a empresas muchas de las cuales son unipersonales o no cumplen con toda la normativa necesaria.

SEÑOR SUÁREZ (Leonardo).- La duda que tenemos sobre la tendencia que tiene en el mercado el Banco de Seguros con relación a seguros de coche tiene que ver con la normativa vigente sobre la competencia. Nos consta que el Automóvil Club inició trámite en 2011 ante el tribunal de competencia, que todavía está en curso.

SEÑOR MARCONI (Pablo).- También queremos informarles que para llevar adelante esto hemos golpeado varias puertas: hemos hablado con algunos diputados; hemos ido al Ministerio de Transporte; hemos solicitado ser recibidos por el intendente, quien dijo que no nos atendería por considerar que este tema era competencia de la Comisión de Transporte; lo mismo pasó con el Ministerio de Trabajo: no hemos tenido respuesta del señor Murro.

Como sindicato, estamos tratando de defender nuestros puestos de trabajo y la empresa a la que representamos, que es con la que trabajamos. En ese contexto es que estamos tratando de golpear todas las puertas posibles para alcanzar nuestro cometido.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- En el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, nos pasó algo muy controvertido. Capaz que la secretaria no sabía realmente dónde estaba el señor ministro. Estábamos en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social porque habíamos ido a reiterar nuestra solicitud ya que hacía diez días que habíamos entregado una carta. Personalmente me había comunicado con la secretaria telefónicamente y me informó que él estaba en Panamá. Nosotros teníamos que hacer otro trámite en el Ministerio y cuando bajamos vimos al señor ministro que se dirigía al auto oficial. Está todo bien, pero como trabajadores, merecemos un poco de respeto.

En cuanto al señor intendente, nos dijo que ese no era un problema de él. Como podrán observar en las fotografías que repartimos, esos vehículos circulan por la ciudad de Montevideo. Entonces, desde el momento en que circulan dentro de Montevideo y hablamos tanto de todo el problema vial, es de responsabilidad directa del señor intendente. Si no toma cartas en el asunto, después no puede quejarse de todos los muertos que hay año a año.

En cuanto al director del Banco de Seguros del Estado, Mario Castro, la secretaria nos contestó por parte de él, que este era un tema político. Acá no hay un tema político sino que los trabajadores tenemos derecho a trabajar y, por tanto, luchamos para cuidar nuestro trabajo. Cuando vemos que hay un vecino que se engancha de la luz y vende cosas malhabidas, nos quejamos donde debemos quejarnos. En este caso, el Estado está permitiendo ciertas pautas que no condicen con el buen vivir, porque si no respetamos las pautas marcadas y hacemos la vista gorda, después no nos podemos quejar públicamente acerca de la inseguridad o de la cantidad de tantos muertos porque en parte somos culpables por la omisión de ciertas cosas.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Antes que nada queremos saludar a la delegación de trabajadores del Automóvil Club del Uruguay.

Esta delegación planteó una serie de irregularidades en el servicio que brinda sobre todo la empresa Car Up que fue la que ganó la licitación del Banco de Seguros del Estado.

Una de las preguntas que quiero hacer -el señor Wilson De León hacía referencia a la Intendencia de Montevideo que supuestamente no realiza los controles necesarios para ver en qué condiciones circulan estos vehículos-, aprovechando que en el día de ayer hablaron con el señor ministro Rossi, es si este sabe si estos camiones están avalados o tienen el servicio de mantenimiento que los habilita a través del Sucta para el territorio nacional. También quisiera saber si han hablado con todas las intendencias porque el servicio se brinda a nivel nacional para que haya un control en cuanto a cómo circulan estos camiones.

Además, me gustaría conocer si ustedes tienen cuantificado esa información que tendrá el Automóvil Club del Uruguay en el sentido de cuántos socios perdieron después de esta licitación y que empezara a actuar la empresa Car Up con el Banco de Seguros del Estado.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Quisiera saber si en la licitación que realiza el Banco de Seguros del Estado como aseguradora, el Automóvil Club del Uruguay se presentó. Tal vez esta información no tienen por qué conocerla pues ustedes son los trabajadores y la operativa empresarial funciona por otro lado.

Además, quisiera conocer si los trabajadores de la empresa contratada por el Banco de Seguros del Estado, las tercerizadas, negocian las condiciones de trabajo y el salario dentro del mismo subgrupo del Consejo de Salarios del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Es decir: ¿corresponden a la misma rama de actividades, están agrupados en la misma organización sindical? ¿Tienen una organización sindical madre o se trata de dos patas separadas? Por decirlo de alguna manera, quisiera saber si son dos sindicatos que tienen afinidad para conocer cuáles son las relaciones laborales.

Asimismo, me gustaría conocer si ese otro sindicato hizo denuncias sobre las condiciones de trabajo de la empresa tercerizada o la que ganó con el Banco de Seguros del Estado. De esta manera, podría tratar de comprender la lógica del ámbito de participación de los trabajadores en la negociación colectiva y el rol del Estado en el mecanismo de control.

Por último, sobre el tema de la seguridad vial, me gustaría conocer si se consultó al Congreso de Intendentes y si la Unasev recibió denuncias por parte de ustedes o de alguna otra organización para que se advierta esta forma de prestar servicios que tiene el Banco de Seguros del Estado.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Quienes nos visitan dijeron que el Banco de Seguros del Estado llama a este proceso de licitación porque aumentaría la cobertura de cien mil afiliados a doscientos cincuenta mil.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Sí; es así.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Si no entendí mal, este proceso de licitación no hace mucho que se hizo por lo que me gustaría saber cómo fueron constatando que la empresa Car Up no cuenta con la infraestructura suficiente como para cubrir los servicios a nivel nacional como exige el Banco de Seguros del Estado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una aclaración. El Banco de Seguros del Estado hace el llamado a licitación como se hizo por el traslado de vehículos. Se presentó el Automóvil Club del Uruguay y Car Up. La licitación la ganó Car Up y, supongo, que el Banco de Seguros del Estado le habrá dado los datos necesarios de los servicios que prestó a lo largo de los años para poder hacer una cotización. Es muy difícil presentarse a una cotización para hacer una cotización, como sucede con el peaje, que deben saber cuántos autos pasan en promedio.

Por otra parte, se preguntó sobre el aumento de afiliados que trabajarían con ellos. Además, nos gustaría saber si cuando se habló de 380 trabajadores son todos del Automóvil Club del Uruguay.

Por último, no que quedó claro el tema que refiere a la publicidad compartida.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- El señor diputado De los Santos preguntaba acerca de si estos compañeros estaban sindicalizados. En Car Up están sindicalizados pero cuando la empresa hace una tercerización, como siempre se dice: 'La necesidad tiene cara de hereje' y poder organizar a los trabajadores es muy difícil.

Los compañeros organizados de Car Up ya plantearon una denuncia a nivel del Ministerio porque según ellos -no tengo la documentación como para decir que esto es fehaciente- hay doble documentación para el ministerio: un libro donde al funcionario le pagan no respetando los Consejos de Salarios, ni las horas extras, el cuatro por dos de descanso y otro libro donde figura que se les pagan todas las horas extras y cumplen con el horario establecido en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Si se hiciera una verdadera inspección, podría constatarse eso, pero lamentablemente son muy pocos los

cuerpos inspectivos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para atender todo el país. Esa es una falencia que tenemos en Uruguay.

Si los compañeros tuvieran oportunidad de expresarse sin ninguna presión, dirían exactamente lo que yo les estoy contando. Las irregularidades empiezan en Car Up, pero llegan hasta la empresa tercerizada.

Automóvil Club se presentó en 2011 a la licitación; las pautas las daban quienes se presentaban. El Banco de Seguros aducía que no podía conocer el mercado de auxilio, que debíamos conocerlo nosotros mismos. Con esas pautas de juego y teniendo en cuenta la cantidad de pólizas que se brindarían, se haría un estimativo de los servicios que podrían hacerse.

En 2011 ganó Uruguay Asistencia, que fue la que cotizó menos. Debido a la denuncia del Automóvil Club, se trabó durante un año; después se le otorgó por un decreto. Desde fines de 2015 Car Up tiene la concesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En 2011 se hace una licitación y la gana Uruguay Asistencia?

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Sí.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿La siguiente licitación es en 2015?

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Se otorga en 2015.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Entre 2011 y 2015 el Automóvil Club no trabajó?

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Con el Banco de Seguros nunca trabajó. El Automóvil Club siempre se presentó, salvo la última vez, que no contó, porque en 2015 se licitó por la anterior, y eran los precios sucesivos: Uruguay Asistencia, Car Up y Automóvil Club del Uruguay. El Banco de Seguros tuvo una mala experiencia con Uruguay Asistencia -todos sabemos que era un *call center*, que no tenía infraestructura- y después optó por Car Up.

En el último llamado a precios -no fue una licitación; no se tomó en cuenta- se realizaron conversaciones dentro del Automóvil Club entre su gerente y el del Banco de Seguros para llegar a un número. El gerente del Automóvil Club dio un número real, que representaba lo que cuesta mover un camión de auxilio para realizar el auxilio. Como nosotros pagamos hasta el agua que ponemos dentro del tanque para lavarnos las manos, debemos tener todo en cuenta para poder dar el precio verdadero. Indudablemente, al Banco de Seguros no le sirvió nuestro precio.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El *ranking* que surgió en 2011 fue Uruguay Asistencia, Car Up y Automóvil Club?

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Sí.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En 2015 no hay licitación?

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Se otorga por la licitación anterior.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se usa una licitación de 2011?

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- No sé si de 2011. Quizá se hizo otra licitación con anterioridad -lo desconozco- y se tomó ese *ranking*

En 2015 se hizo un llamado a precios, y se le preguntó a cada uno cuánto debería salir.

En cuanto a la consulta que nos hacían respecto a la infraestructura, quiero decir que nosotros tenemos compañeros que están trabajando ahí, y sabemos la cantidad de camiones que tienen.

SEÑOR TIERNO (Martín).- ¿Compañeros o excompañeros?

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Les decimos compañeros porque tenemos afinidad. Además, estamos en el mismo rubro. Inclusive, los consideramos compañeros sin importar si están o no agremiados; todos son trabajadores.

Conocemos la situación; no hablamos por hablar. Car Up no cuenta con la infraestructura necesaria y debe tercerizar el servicio porque no puede cumplir con el servicio en todo el país. Aclaramos: nadie tiene la infraestructura; y nadie debería tener la concesión monopólica del Banco de Seguros. Quien la tenga, podrá desregular el mercado, y eso perjudica a los trabajadores. Debería compartirse entre varias empresas que estén reguladas. Digo esto porque lamentablemente no hay un marco regulatorio a nivel nacional para ese tipo de vehículos, que establezca las condiciones que deben cumplir, y se guían por las Intendencias. Todos sabemos los líos que hay en algunas Intendencias. Pido disculpas a los diputados Lafluff y De los Santos -que fueron intendentes- por lo que estoy diciendo, pero la problemática es complicada. Llevó mucho tiempo lograr una patente única. El gobierno debería tener un organismo que, a nivel nacional, diera las pautas para todos los vehículos. Esa sería la forma más leal de competencia entre los que compiten.

Por otra parte, los camiones que tienen más de 3.500 kilos deben pasar por Sucta; si llevan menos, no es obligatorio. Nosotros pasamos por Sucta porque nuestros camiones llevan acoplado. Creo que el 99,9% no ha pasado por Sucta; ni siquiera los que transportan autos y acoplado. Evaden toda la normativa vial.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Miguel).- A la Junta Departamental de Montevideo se le cursó la misma solicitud que la que hicimos aquí, para plantear la problemática y poder alcanzar a todos los departamentos. El problema abarca a todo el país y a todas las empresas involucradas en la prestación del servicio. Se le brindó a la Junta Departamental la misma información, pero aún estamos aguardando respuesta.

En 2011 Uruguay Asistencia ganó la licitación, pero no pudo continuar con el servicio. En aquel momento, el Banco no realizó una publicidad directa del servicio de auxilio mecánico. Uruguay Asistencia podía haber despegado con el paquete de socios del Banco de Seguros, pero se vio desbordado con el trabajo y no pudo cumplir con lo establecido en ese pliego de condiciones.

Por eso nuestra inquietud con respecto a la publicidad, cuando vemos que en televisión aparecen comerciales del propio banco firmando con otra empresa. No quiere decir que sea un acuerdo comercial; estamos hablando de una empresa de seguros que es del Estado y consideramos que no debería hacérsele publicidad a una firma que compita, así fuera el Automóvil Club del Uruguay, porque no se trata de una campaña de concientización social, sino de servicios: son cosas totalmente distintas en el área de comunicación. Acá se le está haciendo publicidad directa a una empresa que no es estatal y no debería haber partidas para eso. Entonces, hay un tema de fondos públicos y se desconoce cómo se llega a ese punto.

Para nosotros es importante trasladar nuestra inquietud en esta reunión porque consideramos que es interés de todos los partidos políticos y en este caso se trata de un tema político.

Por otro lado, se desconoce si de acuerdo con los estatutos del Banco de Seguros del Estado se puede realizar publicidad directa de una empresa tercerizada, como en el caso de Car Up; se desconoce si eso está escrito dentro de los pliegos de condiciones o en algún manual de gestión. Nosotros hemos investigado y no hemos llegado a tal documento, lo cual nos inquieta porque a la empresa esto le está pegando fuerte.

Con respecto a los trescientos ochenta trabajadores, se trata de compañeros dentro de una empresa que está integrada por auxiliadores, administrativos, telefonistas, vendedores, por la escuela de conducción, choferes; es decir que integramos un gran equipo de gente que hoy se ve amenazado en su fuente laboral, que es lo que nos interesa.

Quiero hacer una acotación aparte: la propia empresa Automóvil Club del Uruguay es prestadora de servicios; cuando nos llaman la Policía Caminera, los Bomberos o cualquier ente oficial del Estado le estamos prestando servicios. Entonces, vemos que hay una competencia desleal y desmedida dentro de lo que es la inversión del banco. No decimos que no deba atender su mercado en el área de seguros; queremos que lo gane y lo haga mejor, pero no que ataque a una empresa prestadora de servicios que durante muchos años estuvo compartiendo los mismos socios que son del Automóvil Club y tienen su seguro en el Banco de Seguros del Estado.

SEÑOR MARCONI (Pablo).- Quisiera responder que en los últimos seis meses el Automóvil Club ha perdido entre cinco mil y seis mil socios por el tema del Banco de Seguros del Estado. Para que tengan una idea del conglomerado de socios, hasta el momento teníamos alrededor de 75.000, entre los cuales cerca de 20.000 son vitalicios. Como nosotros somos un club -no una empresa-, a los treinta años de socio, este pasa a ser vitalicio y no paga más. O sea que teníamos alrededor de 55.000 socios cotizantes y ahora tenemos 50.000; ese número está disminuyendo: entre 900 y 1100 socios se están dando de baja por mes en el Automóvil Club.

Muchas Gracias.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- En cuanto a la pregunta sobre qué nos había dicho el ministro, debo decir que fue muy receptivo. Fue una de las pocas personas que mostró preocupación sobre el tema: estuvimos conversando durante mucho rato, llamó a varios lugares para informarse y nos pidió datos para ver de qué manera se implementa el control de esos vehículos en todo el territorio. En definitiva, se puso en campaña en ese sentido.

Quiero hacer una acotación: hoy en día nos está acompañando el señor Carlos Capurro, ex funcionario del Automóvil Club del Uruguay debido a esta situación. Este compañero fue despedido y se están viendo las condiciones en las cuales se va a retirar. Como sindicato hemos luchado para que eso no sucediera, pero lamentablemente no están dadas las condiciones para reubicarlo en alguna otra tarea. De manera que el compañero fue despedido por el perjuicio que se está generando hacia el Banco de Seguros del Estado.

Sabemos que durante el verano tendremos trabajo, pero indudablemente, cuando termine, muchos de nosotros vamos a ir al seguro de paro.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Si no entendí mal, la solicitud que le hicieron a la Comisión de la Cámara de Diputados la presentaron ante la Junta Departamental de Montevideo y ante la División Tránsito y Transporte y se la van a hacer al resto de las Juntas.

SEÑOR MARCONI (Pablo).- Efectivamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me sigue sin quedar claro el tema de la licitación, el llamado a precios y la adjudicación...

(Diálogos)

SEÑOR TIERNO (Martín).- A ninguno nos queda claro cómo fue el proceso, pero no son los invitados los que tienen que dar las explicaciones: ellos vinieron a poner el tema arriba de la mesa y a hacer la denuncia.

Yo propongo que la Comisión convoque al Banco de Seguros del Estado, a la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social del Ministerio y a la Unasev.

SEÑOR PRESIDENTE.- Precisamente, yo iba a finalizar con esa propuesta. Además, como legisladores, tenemos la potestad de hacer un pedido de informes al Banco de Seguros del Estado para ver en qué condiciones se otorgó esta licitación y los antecedentes que existían, porque me queda la duda. Se habría hecho una licitación en 2011 donde hubo un ganador y de allí surgiría un orden de empresas: eso se hace previendo que la primera se retire o que no cumpla. Ahora bien: ustedes dicen que en 2015 se hizo un llamado a precio y alguien dijo por ahí que se consultaron precios para ver qué parámetros se manejaban. Bueno, será un problema nuestro determinar cómo averiguamos todo eso.

SEÑOR MARCONI (Pablo).- Lo que pasa es que cuando esto se verifique, lo que se va a ver es lo que está escrito, que contiene parte de lo que nosotros comunicamos y es lo que quedó plasmado: que el Automóvil Club se presenta en 2011 a una licitación, la cual pierde, quedando en tercer lugar después de Car Up y de Uruguay Asistencia. Después, el Banco de Seguros del Estado no puede prestar el servicio durante un año por una denuncia hecha por el Automóvil Club. Luego, por un decreto, sí se presta el servicio.

(Interrupciones)

—Efectivamente: Uruguay Asistencia no puede prestar el servicio y el Banco de Seguros del Estado tampoco porque, hasta ese momento, no prestaba servicios de auxilio mecánico: hasta allí solo se encargaba del seguro. Ese es el punto de inflexión; después pasa a prestar servicio de auxilio con Uruguay Asistencia, que no es una empresa como el Automóvil Club, sino un *call center*; no tiene móviles: llama a camiones independientes unipersonales. Hay mucha gente que junta unos pesos, compra un camión, le pone un gancho arriba y lo usa como auxilio mecánico: esos son los camioncitos que todos los días vemos en la calle, el del Rulo, el Pepe, etcétera. Esos camiones chiquitos son los que daban el servicio para Uruguay Asistencia y que ahora se lo están dando a Car Up, que solo tiene cuatro camiones y no puede dar el servicio de auxilio mecánico ni siquiera en Montevideo. Para eso recurre a otros camiones que son los mismos que utilizaba Uruguay Asistencia. El mercado es el mismo; la infraestructura no les alcanza a ninguno de los dos.

En 2015 se hizo un llamado a precios, pero el Automóvil Club no se presenta; es esto lo que ustedes van a encontrar en los libros. Y no se presenta porque ambos gerentes generales, el del Banco de Seguros del Estado y el del Automóvil Club, tienen una charla previa donde ven los precios que se van a manejar y que el Automóvil Club no va a llegar; por eso el tipo ni se gastó en ir. Por eso no nos presentamos en 2015.

SEÑOR PRESIDENTE.- Terminó de entreverar...

¿En el año 2015 el Banco de Seguros hizo un llamado a precios?

SEÑOR MARCONI (Pablo).- Sí.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El Automóvil Club no se presenta?

SEÑOR MARCONI (Pablo).- No se presenta porque lo habló previamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Tiene acceso a los números que presentaron los otros?

SEÑOR MARCONI (Pablo).- Sí, entre gerentes.

SEÑOR DE LEÓN (Wilson).- Cabe acotar que no se otorga la licitación por esos precios sino por la anterior.

SEÑOR MARCONI (Pablo).- Inclusive, el Automóvil Club propone armar una línea blanca, sin logotipo del Automóvil Club, para poder dar el servicio de Car Up, pero tampoco le daban los precios. El asunto es que el Automóvil Club, al pagar todo lo que tiene que pagar, es imposible que llegue a los números con los que trabaja esta gente. Ese es el quid del asunto.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas les agradece su presencia.

(Se retira de sala la delegación del Sindicato de la Industria Mecánica del Transporte y Afines, Simtra)

(Ingresa a sala la delegación de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a la delegación de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura, a los señores Sebastián Alejandro, Alejandro Benítez, Mario Sima, Carlos García y Gerardo Guimaraes.

Nos hicieron llegar una nota solicitando la reunión.

(Se lee)

——Nosotros ya habíamos recibido a un grupo de la Dirección Nacional de Arquitectura, pero era el correspondiente a los obreros de la construcción.

SEÑOR ALEJANDRO (Sebastián).- Soy el presidente de la Asociación de Funcionaros de la Dirección Nacional de Arquitectura, y voy a aclarar a quién nuclea: administrativos, choferes, personal de servicio, técnicos, profesionales y todos aquellos que realizan tareas en oficinas.

Agradecemos esta instancia y nos vamos a referir al nuevo proyecto relativo al Inosa.

SEÑOR GUIMARAES (Gerardo).- Desde hace veinticinco años pertenezco a esta organización sindical que se fundó en los años en que terminaba la dictadura. Allá por el año 1983, al llamado de aquel 1º de mayo, se juntó un grupo de trabajadores y empezaron a trabajar en aras del interés colectivo de los funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura. El 17 de octubre de 1984 se constituyó formalmente como organización sindical -como muchas en este país- y desde ese momento hasta la fecha ha venido trabajando como tal; evidentemente, en otros años conformábamos un grupo más importante de trabajadores debido a la importancia y relevancia que tenía la Dirección Nacional de Arquitectura en todo el país; también en algún momento esta organización integraba al sector obrero y al de oficina, pero hoy, ante realidades distintas, se optó por generar dos organizaciones.

La situación que nos atañe involucra a un sector de trabajadores de múltiples ocupaciones de varios escalafones, desde el profesional, el técnico, el administrativo, hasta el de oficios, del que forman parte los choferes.

Representamos a 152 afiliados y venimos a conversar con ustedes sobre lo que es para nosotros una situación relevante: la transformación que se impulsa por parte de las autoridades de generar una nueva institución.

En el año 2011 estuvimos en esta Comisión y, evidentemente, los integrantes del Cuerpo no eran los mismos. Como el 2 de agosto de 2011 se cumplían cien años de la Dirección Nacional de Arquitectura, en aquella oportunidad vinimos a presentar lo que nosotros, como funcionarios, entendíamos que la institución debía empezar a gestar para dar cumplimiento a sus cometidos, amparados por el marco jurídico.

Nosotros también presentamos una serie de propuestas de lo que consideramos la mejora de gestión que proponía la organización en el ámbito de la Administración central. Las circunstancias llevaron a que eso no fuera tenido en cuenta por parte de las autoridades y se impulsara esta otra modalidad.

La gran preocupación que tenemos hoy los trabajadores son esas incertidumbres que se planteaban en la nota -porque estamos acá para defender los derechos de los trabajadores- y ver que, dentro del marco jurídico y de lo que pueda ser la ley, se salvaguarden esos temas.

El proceso de cómo se encaró esto tiene algunas situaciones de las cuales queremos desembarcarnos. Nosotros no participamos en ese proyecto primario porque no se nos convocó para su elaboración. Se nos mostró un proyecto pero, como organización que estamos dentro del movimiento sindical -porque pertenecemos a la confederación, al PIT-CNT-, no se nos tuvo en cuenta en el proceso de elaboración del proyecto; planteamos algunas sugerencias, pero no se nos consideró.

La ley de negociación colectiva marca la participación de los actores en los ámbitos de negociación y entendemos que los actores somos aquellas organizaciones que representamos a los trabajadores. Creemos que por antigüedad, por continuidad y por independencia -porque nos consideramos y nos enorgullecemos de ser independientes-, tendríamos que ser considerados en todo el proceso. Por eso agradecemos sinceramente que esta Comisión nos haya recibido.

SEÑOR BENÍTEZ (Alejandro).- Soy el secretario general de este sindicato.

En primer lugar, les voy a hacer entrega de las carpetas que tenemos. En ellas van a encontrar una copia de los estatutos del sindicato y uno de los trabajos que hemos preparado -en todo el proceso del sindicato, desde su creación- de estudio de la Dirección, de la factibilidad, y un proyecto que presentamos a la Dirección anterior.

En el año 2011, cuando estuvimos en esta misma Comisión, habíamos entregado una carpeta pero, al no estar integrada por los mismos legisladores -como dijo mi compañero-, decidimos entregar otra carpeta.

En cuanto al proyecto de ley, queremos puntualizar que no hay una decisión corporativa tomada a favor ni en contra porque entendemos que todavía nos falta información. De todos modos, en general valoramos como positivo que por lo menos una persona de la Dirección -en este caso el actual director, doctor Daoiz Uriarte- haya presentado algo para intentar que la Dirección camine, aunque sea en otra forma, y estamos abiertos a estudiarlo.

La Dirección Nacional de Arquitectura ha tenido un deterioro constante durante más de veinte años, que se ha traducido en varias situaciones. Ese deterioro produjo: un envejecimiento en las plantillas de trabajadores por falta de ingresos y por falta de recambio de personal; una reducción de las plantillas por lo mismo -gente que se jubila y no se recompone la plantilla; el sindicato vive esta situación porque tiene menos afiliados debido a que la cantidad de personal es menor a la que había hace veinte años; un enlentecimiento notorio en los tiempos de proyecto y obra como consecuencia del envejecimiento del personal; la ausencia de incentivos económicos para el mejor funcionamiento; maltrato que hemos sufrido por parte de algunas autoridades en las Administraciones anteriores -la verdad, en la Administración anterior hubo un pico grande de maltrato que se veía, además, reproducido en los mandos medios- ; y la ausencia total de carrera administrativa -porque todos los mandos medios son puestos a dedo; no hay concursos. El desinterés por cambiar esta situación es notorio por parte de los gobernantes de turno; por eso vemos como positivo que se haya presentado un proyecto.

Como consecuencia del punto anterior, los trabajos en grupo también se ven perjudicados ya que esa situación generó malestar interno dentro de los funcionarios, tanto en el que se desempeña en oficinas como en obras.

La plantilla actual de la Dirección al 31 de octubre consta de 222 funcionarios en oficinas, de los cuales 50 realizan tareas administrativas, de chofer, porteros, etcétera, 61 son profesionales en distintas ramas, 60 se encuentran en los escalafones técnicos realizando diversas tareas -algunos técnicos son electricistas, sanitarios, ayudantes de arquitectos, sobrestantes-, 18 pertenecen al escalafón E), de obras, que por distintos motivos realizan tareas en las oficinas, muchos por problemas de salud o edad. El resto de los funcionarios, que son 33, no está prestando funciones en la Dirección por encontrarse en comisión en otras oficinas o por otros motivos. Los funcionarios afectados directa o indirectamente a obras, ya sea talleres, obra, camiones, etcétera, son 353. Esto hace un total de 575 funcionarios que revisten en la Dirección Nacional de Arquitectura. De los 222 funcionarios afectados a oficina, este sindicato nuclea a 153 afiliados.

Queremos destacar que no recibimos invitación a participar del proyecto inicial hasta que asumió la dirección actual. Pocos meses antes del nombramiento del director Uriarte se nos entregó por parte del gremio de obras un borrador del proyecto que estaban manejando, haciéndonos constar que el proyecto lo estaba elaborando ese sindicato y que iba a ser presentado por él. En la actualidad, hemos solicitado al sindicato de obras, Aodamtop, reuniones para conversar temas comunes, mejorar el relacionamiento y buscar acuerdos de acción en el futuro.

Al asumir esta dirección, se nos entregó por parte del director nacional otro borrador con algunos cambios respecto al anterior, a los efectos de que lo estudiáramos y realizáramos preguntas que fueran de nuestro interés. Luego de una asamblea, realizamos las preguntas por escrito, pero las respuestas demoraron varios meses, porque justo estaba la instancia del presupuesto y el director dijo que no podía responder inmediatamente. Al observar el texto presentado ante esta Cámara notamos que tenía nuevas modificaciones y también que se había tomado alguna sugerencia que realizamos, no todas. De todos modos, presentamos algunos puntos que para nosotros son preocupantes e interesan al sindicato por no tener la información completa.

Como primer punto, por ejemplo, en el literal H) del artículo 5º se menciona que el presupuesto del Inosa se regirá por el artículo 220, y en el artículo 14 e. se otorgan potestades de contratación de eventuales en función del artículo 221 de la Constitución. Sabemos que el director lo aclaró aquí y que siempre se debería referir al artículo 221, pero creo que habría que corregirlo en el proyecto.

Como segundo punto, sobre el artículo 11 nos interesaría saber si dentro de los pasivos que se integrarán al Inosa se encuentran también los juicios que enfrenta la Dirección y que acarrean pagos y costos, porque de ese modo el comienzo del Instituto sería negativo.

El tercer punto tiene que ver con el segundo inciso del artículo 14. Allí se establece un plazo de treinta días para los funcionarios de oficina para optar. Los funcionarios que revistan en el escalafón obrero pasarán todos obligatoriamente al Inosa. Nosotros entendemos que esa opción debería hacerse en base a más información. La letra del proyecto por el que se crea el Instituto no otorga ninguna información extraordinaria para que los funcionarios puedan optar. Esos treinta días deberían ser posteriores a la reglamentación del artículo 14, referido a los funcionarios. De esa forma tendríamos más información. Dijimos que había funcionarios que revisten en el escalafón obrero pero trabajan en las oficinas. O sea que la opción debería abarcar a esos funcionarios que ya no trabajan en obras.

Como punto cuarto, queremos mencionar que respecto al artículo 14 a. entendemos las necesidades que pueda tener el servicio de contar eventualmente con personal capacitado para proyectos y/o dirección de obras; sin embargo, en el pasado el Ministerio tenía la posibilidad de contratar funcionarios eventuales y generalmente se utilizaba eso como forma de pasar a las oficinas directamente. No quedaban en obras. Entonces, queremos que eso se establezca. En el proyecto dice que no podrán ser presupuestados, pero queremos que quede claro que si la función para la cual se contrata está comprendida en la que realizan los funcionarios existentes, no se necesita contratar eventuales. Si la obra requiere un ingeniero civil y el Instituto ya cuenta con él, que no se haga ese contrato eventual; de lo contrario, distorsionaría el funcionamiento. Entendemos que ese artículo debería tener mayor rigidez para evitar lo que sucedía en el pasado. Por experiencia, sabemos que existen obras que se terminan prolongando en el tiempo. Debería establecerse un plazo máximo de contrato de esos eventuales para obras que se extiendan demasiado.

En quinto lugar, queremos plantear que no figura el punto 14 b.. No sabemos si es un error de redacción o si falta algo.

Como sexto punto, queremos referirnos a que en el Capítulo V, el artículo 15 no menciona nada respecto a que los integrantes de la Comisión Asesora serán honorarios, como dijo el doctor Daoiz Uriarte en este recinto. Tendría que quedar establecido para evitar problemas. Él advirtió que los costos por cargos de particular confianza provendrían de la generación de vacantes por gente que no pase al nuevo Instituto. Tenemos que ver cómo se va a manejar esa situación. No hay carrera administrativa y capaz que se lesionan derechos de funcionarios.

En séptimo lugar, en el artículo 16 se menciona que dos integrantes de la Comisión son nombrados por el sindicato más representativo. Son muy distintas las tareas que abarcan el sindicato de obras y el sindicato de oficinas. Nosotros abarcamos una gran variedad de tareas: hay técnicos, profesionales, administrativos, prevencionistas. Entendemos que debería estar -tal vez en esa instancia no existan más dos sindicatos sino uno solo- representada la parte de oficinas y la parte de obras; uno y uno, porque son muy distintas y la comisión tiene que abarcar para uno y otro.

En el punto octavo hacemos referencia al Capítulo VI, artículo 18 y 23 y a los derechos y obligaciones. Nuestra pregunta es si las leyes de fundación de la Dirección Nacional de Arquitectura también se transfieren al nuevo Instituto, ya que hay muchas leyes especiales que se manejan, que si bien no se están aplicando siguen existiendo, y creemos que son de real importancia para el Instituto.

En el punto 9, nos referimos al artículo 22. A nuestro entender o existe una incompatibilidad entre los literales c) y b) del inciso segundo o no nos quedó muy claro, ya que la categorización no es compatible con la carrera administrativa. Ahí menciona la categorización de los funcionarios en función de la construcción. Hay algo que tendría que estar más claro con respecto a la carrera administrativa porque o es una o es otra. Quizás se aplica solo a los obreros que ingresan como eventuales, pero eso es una cosa distinta. En ese sentido, entendemos que debería estar más claro.

En base a lo que hemos estudiado, eso sería todo. Lo que deseamos con estas consultas y puntualizaciones es haber contribuido al mejor funcionamiento del Instituto.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- En líneas generales, ustedes comparten la creación de este Instituto, pero plantean la no consulta en tiempo y forma por parte de la Administración y que han habido otros antecedentes en querer generarlo.

Con respecto al proyecto plantean la necesidad de una mayor participación de la parte administrativa y del sector obrero, o sea, de lo que tiene que ver con la construcción en sí en términos de la transición de la discusión de este proyecto pero también de la nueva institucionalización que se va a generar.

Si entendí bien eso sería la columna vertebral de las dificultades que ustedes ven desde el punto de vista administrativo con respecto a este Instituto.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco la presencia de la delegación de los funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura y la exposición muy clara que nos hicieron de este proyecto.

Tengo varias observaciones que serán discutidas en su oportunidad, cuando vengan las jerarquías del Ministerio, pero quiero hacer una pregunta porque hay algo que no me quedó claro y quiero saber cuál es la impresión de ustedes.

En el artículo 3º, apartado e), se le da la potestad a este nuevo organismo, el Inosa, de "Constituir o adquirir sociedades comerciales, así como participar en emprendimientos o asociaciones con entidades públicas o privadas con el objeto de contribuir a obras de infraestructura, planes sociales, o instancias de capacitación e innovación tecnológica en el área de construcción y mantenimiento de inmuebles".

A nosotros no nos queda claro el objetivo que se persigue con este artículo. No sabemos si ustedes entienden que hay una necesidad detectada de gestión de la obra pública de arquitectura que lleva a que sea necesario constituir o adquirir sociedades comerciales en este ámbito. ¿Cuál es la necesidad de la obra pública de arquitectura que impulsa asociaciones con privados para emprendimientos de innovaciones tecnológicas en el área de la construcción? Tradicionalmente en este campo se han hecho convenios con la Udelar y con las Facultades de Arquitectura y de Ingeniería. Ese ha sido el método tradicional usado. No nos queda claro por qué tendría que tener esta modalidad.

Nos gustaría conocer la opinión de ustedes al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me acotan desde la Secretaría que en el artículo 14, cuando hacen referencia a que falta el b), el doctor Uriarte dijo que el 14 b) se había suprimido.

Quería aclarar eso.

Por otra parte, quiero adelantar que la misma pregunta que acaba de hacer el señor diputado Olaizola le fue formulada al director Uriarte. Vamos a esperar la respuesta de ustedes.

SEÑOR SIMA (Mario).- Gracias por la oportunidad de expresar nuestro pensamiento sobre el Inosa.

Cuando hablamos de no participación cabe aclarar que este proyecto se inició hace aproximadamente diez años, cuando el doctor Uriarte era el abogado del gremio de obras y surgió la idea de la creación del Inosa. Eso quedó en *stand by* por un largo tiempo hasta que nosotros, como sindicato, creímos que teníamos que hacerle un giro de dirección por todos los motivos que se expusieron, porque estaba perdiendo continuidad y por políticas de gobierno. En tal sentido, presentamos una propuesta, que fue mencionada por nuestros compañeros, con el fin de cambiar eso. Cuando el abogado Daoiz Uriarte asumió la Dirección Nacional de Arquitectura vuelve a reflotar este proyecto de ley del Inosa. En tal sentido, se nos presenta por parte del gremio de obras el anteproyecto de ley con el fin de decirnos que estaban dispuestos a apuntar a cambiar la Dirección Nacional de Arquitectura por un organismo descentralizado. Cuando nos presentaron el segundo proyecto, lo tomamos, lo analizamos y cuando se nos vuelve a reiterar por parte del doctor Uriarte y se nos presenta de vuelta un anteproyecto empezamos a entrar al estudio de lo que es la iniciativa hoy presentada en el Parlamento. En esa instancia no hubo negociación; no hubo charla. Hubo cruce de ideas, pero no hubo charla. Entonces, apostamos a futuro, a que cuando se haga la reglamentación de esta ley seamos más partícipes de esta situación, porque nosotros estamos de acuerdo con que la Dirección Nacional de Arquitectura necesita de un cambio y esta es una forma en que puede cambiar. Sin embargo, hay mucha incertidumbre y queremos participar de lo que es la discusión de la reglamentación porque creemos que en esa instancia le podemos dar forma a la ley.

SEÑOR BENÍTEZ (Alejandro).- En cuanto al tema de participación, cabe resaltar que mañana tenemos una reunión entre el director nacional y todos los funcionarios para contestar preguntas sobre el proyecto.

SEÑOR GUIMARAES (Gerardo).- Con respecto a la inquietud del diputado Olaizola, desconocemos el objeto de esa pauta que está en el proyecto. Como bien decían los compañeros, no hemos sido partícipes de un ámbito de negociación donde poder volcar, compatibilizar o discutir las propuestas. Desconocemos el objeto de cuál es el fin de esa adquisición de sociedades comerciales. No hemos tenido instancias y no podemos fijar una posición respecto a cuál es el objeto porque nos falta información. En ese sentido, tenemos la misma inquietud que los diputados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hace unos días le pregunté al doctor Uriarte algo que me parece importante y lo voy a reiterar aquí. Supongamos que el Inosa va a cotizar una obra. ¿En esa obra está puesto el costo del personal que va a trabajar, más el de los arquitectos, más el de la administración, más todos los demás costos? En ese caso, supongo que el costo de la mano de obra será el laudo de la construcción. En base a eso, se me ocurre pensar que ese es el costo de la obra a realizar. Si no es así, supongo que el costo de la mano de obra, los técnicos, la administración y todo lo demás va por cuenta del Estado.

Eso es lo que quiero saber.

SEÑOR SIMA (Mario).- Es correcto lo último que dijo. Por lo que hemos conversado -más allá de que tenemos instancias por delante en las que nos vamos a sacar las dudas sobre qué son las sociedades comerciales y donde podremos hacer este tipo de consultas-, entendemos que el laudo va a estar dentro de lo público; no va a ser el laudo de la construcción. El costo va a estar a cargo del presupuesto que se haga, salvo los costos eventuales, que esos sí van a estar a cargo de la obra, como expresa la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comenzamos nuevamente. Por ejemplo, se cotiza una obra a ANEP para hacer dos salones en una escuela. Se dice que serán necesarios tantos obreros, un arquitecto, etcétera. ¿Ese costo lo paga ANEP o el Ministerio?

SEÑOR SIMA (Mario).- Nosotros entendemos que si todos fueran funcionarios presupuestados del Inosa, ese costo lo pagaría el Inosa. Si hubiera un contrato eventual por demanda mayor, se cargaría a la obra.

SEÑOR ALEJANDRO (Sebastián).- En cuanto a la asociación con privados, queremos decir que nosotros no tenemos miedo a trabajar. Es más: nos encantaría y seríamos felices de poder hacer lo más que pudiéramos. Estamos dispuestos a abarcar todas las obras que podamos, porque por suerte hay muchos funcionarios muy bien capacitados dentro de Arquitectura. Si hoy estamos acá es porque queremos sacar adelante a Arquitectura. Como dijeron los compañeros, este es un proyecto que nos saca de ese pozo en el que sentimos que estamos. Si es por este medio que hay que hacerlo, así se hará, pero tenemos la necesidad de salir del pozo en el que estamos y de sentir que somos útiles a la sociedad, que es para lo que estamos.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Quiero dejar constancia de que esto último es muy importante para el debate de la ley y tiene que ver con su objetivo, más allá de que no es ahora que la estamos discutiendo.

SEÑOR BENÍTEZ (Alejandro).- Quiero agregar algo sobre las sociedades. Si bien desconocemos estas otras modalidades que se agregan porque no participamos de una discusión al respecto, actualmente la Dirección ya emplea muchas modalidades para encarar las obras: convenios, contratos, administración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por su comparecencia.

(Se retiran de sala los representantes de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a una delegación de la Asociación Uruguaya de Despachadores de Vuelo, integrada por los señores Gabriel Infante, Damián Sarrabayrouse y Washington Duarte, que habían solicitado ser recibidos. Todos los señores diputados tienen el repartido que hicimos entrega y, después, repartiremos la resolución que fuera enviada por la delegación que hoy nos visita.

Por supuesto que el tema que nos vienen a plantear interesa y muchísimo sobre todo por algunas de las cosas que ustedes plantean en la nota referida a los artículos 4° y 5°.

SEÑOR INFANTE (Gabriel).- Yo soy el presidente de la Asociación de Despachadores de Vuelo. Me acompañan los señores Damián Sarrabayrouse, que es el tesorero de la asociación y Washington Duarte, delegado.

Nuestra función no es muy conocida y se realiza a nivel mundial. Son de esas cosas que implican una importancia a nivel de la seguridad, pero no se conoce mucho. Nuestra función técnica implica una responsabilidad compartida con el comandante de cada vuelo que sale de un aeropuerto. Nos encargamos de todos los cálculos de combustible, del balanceo de un avión, cómo va cargado. También sabemos de meteorología porque debemos buscar la ruta más adecuada. Compartimos los mismos cursos técnicos que los pilotos y debemos contar con la misma información a fin de que podamos tomar medidas cuando el avión tiene alguna limitante.

Básicamente, esta es nuestra función que, reitero, data de unos cuantos años y se realiza en todas partes del mundo. Antiguamente se realizaba todo el trabajo íntegro de cálculo de ruta, plan de vuelo y balanceo del avión *in situ,* en cada aeropuerto. Hoy por hoy, en virtud de reestructuras que se hicieron por el creciente flujo aéreo a nivel mundial, se comenzó a trabajar con el sistema de despacho remoto. Se fijan bases donde están las casas madres de las aerolíneas y se trabaja a nivel remoto con otra persona que está en el país donde se realiza ese vuelo. Allí se le envía toda la documentación y esa persona la recibe, la procesa y se la entrega al comandante.

En el caso en el que se ha venido trabajando hasta ahora, esa persona que la recibe es un despachador, una persona con conocimiento técnico, idónea que puede procesar esa información, discrepar con ella si no está de acuerdo y se la entrega al comandante con la sapiencia de que lo que está entregando es algo a conciencia profesional, que cumple con los requisitos de seguridad y con las normas, en este caso, de nuestro país.

Como decía hoy, nosotros compartimos la responsabilidad de cada vuelo con el comandante. Tenemos una responsabilidad penal porque poseemos una licencia aeronáutica y, en caso de haber un accidente y hasta un incidente, podemos tener pena de cárcel.

Actualmente se apunta a trabajar de esa forma, a nivel remoto. En el avance tecnológico, muchas empresas pretenden un ahorro económico -se trata de un ahorro que en el costo general de flujo de una aerolínea es ínfimo o no existe- y quieren eliminar la función del despachador y colocar a una persona cualquiera para recibir esa información. Esto ha llevado a que esa forma de trabajo se pusiera a prueba en algunos países, desencadenando accidentes o incidentes graves

El incidente a diferencia del accidente es que no llega a tener víctimas fatales pero sí heridos y daños en aeronaves. Eso está probado y hay datos y registros de todo eso.

Hoy por hoy, en el Uruguay se pretende quitarnos del medio y colocar personal no idóneo para hacer esta función, alguien que, sea lo que sea que se le envíe, no podrá entenderlo. Entonces, no tendrá forma de discrepar con eso y toda la responsabilidad caería sobre el comandante. Téngase en cuenta que, por ejemplo, la meteorología de la región por estos lugares es muy particular, por lo que muchos comandantes -americanos y demás- nos han pedido opinión sobre el vuelo. Al respecto hubo incidentes importantes con daños graves en Uruguay y en Argentina.

Últimamente, la OACI, que es la que reglamenta la aviación a nivel internacional, pretende equiparar las reglamentaciones aeronáuticas de todos los países a través de las LAR, que son las reglamentaciones aeronáuticas latinoamericanas. Estas LAR no son imposiciones de la OACI sino sugerencias que esta hace a cada país para homologarse a nivel internacional y da la potestad a cada país para que haga y deshaga lo que crea pertinente de acuerdo a lo que ellos sugieren. Entonces, en nuestro caso, se homologó y se adhirió a las LAR. Cabe destacar que solamente cinco países de Latinoamérica lo han hecho; se trata de países con muy bajo flujo aeronáutico, entre ellos, nosotros. Esto significó que al adherirnos a las LAR, no se tomaba en cuenta la función del despachador. La autoridad de la aeronáutica uruguaya emitió un anexo sencillo en el que se exigía que cada función que se ejerciera como tal, debía ser realizada por un despachador con licencia emitida por la autoridad aeronáutica uruguaya. Esto estuvo vigente hasta el año pasado hasta que nosotros tuvimos un par de reuniones con la autoridad de la aviación civil, con la Dinacia, directamente con su director en vista de que podíamos perder la función.

Como ellos solamente tenían la campana comercial -que pretendía que las empresas ahorraran- y no habían escuchado la parte vinculada a la seguridad aeronáutica -nuestra función-, en su momento pretendieron sacarla. Luego de reunirse con nosotros, y escuchar la otra campana, retrocedieron con la medida y todo siguió funcionando como estaba. Además, nos dijeron que se nos tendría en cuenta en caso de producirse algún cambio.

Hace poco tiempo, y de forma casual, nos enteramos de que se estaba a tres días de publicar el boletín oficial con la noticia de que se iba a dejar sin efecto el anexo en el que se pedía que la función fuera ejercida por un despachador o profesional con licencia emitida por la autoridad aeronáutica. Ahí nos dimos cuenta de que la Dinacia nunca cumplió con el compromiso de avisarnos si surgía algún cambio.

Dentro de 160 días, cuando esta modificación entre en vigencia, nuestra función quedará sin efecto. Al no haber una persona idónea, las personas pueden tomar diferentes tipos de medidas. La primera, y más lógica, será que nos despidan a todos, que utilicen el mismo personal que tienen para revisar esta documentación y entregársela a los comandantes de cada vuelo.

Como ya dijimos, por exigencia de la autoridad aeronáutica, cada archivo de vuelo debe guardarse durante tres meses, y tenemos registros de sucesos que no desencadenaron en incidentes o en accidentes debido a nuestra función.

Algunos colegas que trabajan en las bases madre -que atienden entre cincuenta y sesenta vuelos por hora- no tienen tiempo suficiente para evaluar una determinada situación meteorológica en un aeropuerto, y muchas veces envían la documentación con errores. Obviamente, el comandante es quien tiene la última palabra, pero dejar la decisión solamente en sus manos, significa ir en contra de lo que siempre se nos enseñó a nosotros: seguridad aeronáutica y la famosa teoría del queso, es decir, evitar que los agujeros del queso se alineen.

Con esta medida se está atentando contra la seguridad, y haciendo un ahorro que no es tal. Si bien nuestros sueldos no son bajos -hoy estamos trabajando 35 personas en las aerolíneas que hay volando- representan un gasto ínfimo si lo comparamos con el servicio de protección y seguridad que brindamos. Hoy las empresas pretenden ahorrarse el dinero porque las estadísticas demuestran que no ha habido accidentes. Como dije hoy: si hay algo que evite los accidentes, obviamente, no los habrá.

Queremos que quede claro que la responsabilidad es totalmente de la Dinacia, que fue quien tomó la decisión de dejarnos sin nuestra función. Cualquier suceso que se produzca a partir de abril -cuando se cumplirá el plazo- será responsabilidad de la autoridad aeronáutica y dejará de ser nuestra. Pretendemos que en su momento todos los ciudadanos sepan qué es lo que va a suceder. Es decir, que la seguridad del vuelo se verá disminuida por un ahorro económico, amparado por las autoridades aeronáuticas uruguayas, sin habernos realizado ningún tipo de consulta técnica a nosotros.

Desde el cierre del Pluna -que significó un deterioro en toda la parte aeronáutica y en las escuelas de vuelo en Uruguay- la aviación uruguaya quedó reducida a casi nada. La mayoría de quienes estamos aquí tenemos entre quince y treinta años de experiencia, pero lamentablemente, quedamos muy pocos profesionales técnicos; y lo poco que queda se sigue destruyendo. Lo más penoso es que la autoridad aeronáutica es quien lo está haciendo, cuando debería ser la encargada de mantenerlo y preocuparse por la seguridad, y no solo por la parte comercial, si bien eso interesa a las empresas. En la actualidad, un accidente significa el cierre de la empresa, además de las muertes que puede dejar. Dicho así parece muy drástico. Al igual que en el resto del mundo, en

Uruguay también se han producido accidentes, con muchos y con pocos pasajeros. Muchos han estado vinculados a nuestra función, y a cosas mal hechas. Hay registro de ello.

No estamos en contra de la tecnología y del avance. El problema es que la región y el mundo no están preparados para trabajar de esta forma. Esto se basa en una cantidad de ayudas tecnológicas que hoy no existen; en Uruguay se carece de ayudas. Yo fui controlador aéreo y viví en carne propia las falencias en esa tarea. Todo esto va en detrimento de la seguridad e incide en los accidentes, incluidos los últimos que sufrió la Fuerza Aérea.

Todo el detrimento se viene produciendo debido al avance tecnológico que nosotros no acompañamos porque la tecnología nunca se *agiornó* en nuestro país. Demoró mucho tiempo en llegar la tecnología a nuestro país.

Entendemos que mientras esto no se haga seriamente -la autoridad pretende hacerlo sin ningún sentido, porque no existe ningún tipo de obligación- nosotros debemos seguir en la función, otorgando seguridad, que es lo que prima en el servicio que brindamos. Nuestro trabajo debe realizarse responsablemente para no cometer errores y terminar presos.

Como he dicho, tenemos pruebas de hechos que no desencadenaron en accidente debido a nuestra intervención. Tenemos todo archivado debido a la confidencialidad que nos exigen las aerolíneas, pero si fuera necesario, estamos dispuestos a entregar esas pruebas. No queremos ser responsables ante incidentes o accidentes que pudieren producirse.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco la presencia a la delegación.

¿Podrían decirnos el sueldo promedio que ustedes perciben?

SEÑOR DE LOS SANTOS (Oscar).- Ustedes han planteado que tienen hasta responsabilidad penal frente a los incidentes o accidentes que puedan ocurrir. ¿Conocen si existe legislación que lo establezca? Entiendo que es la única que puede determinar responsabilidad penal de un ciudadano; no puede hacerlo un acto administrativo de un órgano cualquiera. Se ha dicho que la Dinacia, a través de un comunicado interno, dispone esa cuestión. Planteé la pregunta para saber si esa disposición interna que mencionaron no entra en contradicción con alguna ley vigente.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Voy a ser breve porque los invitados han sido muy claros, pero me gustaría enfatizar algo. Según lo que están planteando, la función que cumplen es costeada por las empresas aeronáuticas y ustedes serían un contralor más en este andamiaje. Aparentemente la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica estaría tomando la definición de suprimirles parte de esa responsabilidad, sin ningún tipo de fundamentos, por lo menos de acuerdo con las nuevas normas aeronáuticas, denominadas LAR, y sin haber mediado una decisión o una consulta con ustedes. Me gustaría que esto quede claramente establecido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera agregar a las preguntas de los diputados que este planteo que hacen las empresas es lisa y llanamente por un tema de costos. Ahora bien, ¿quién decide en un país si eso se aplica o no y cuál es la autoridad? Supongo que debería ser la autoridad aeronáutica nacional la que debería decir a las empresas cómo trabaja el país en este sentido.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Quisiera agregar una pregunta en el sentido de si algún país del Mercosur está aplicando las normas LAR y si en alguno se está desarrollando este tipo de procedimientos.

SEÑOR INFANTE (Gabriel).- En cuanto al tema del salario, con una carga laboral de ocho horas, un despachador de vuelo percibe aproximadamente $ 60.000 en la mano. Eso es correlativo a la cantidad de horas que trabaje: si se desempeña por cuatro horas, va a percibir lo que corresponde a esa carga horaria. Ahora, aquí se debe hacer una salvedad entre aerolíneas internacionales y nacionales: hay una reglamentación que trata sobre unas y otras. Quiero aclarar este punto: el cargo que hoy por hoy se plantea dejar sin efecto es en las aerolíneas internacionales que, después del cierre de Pluna y casi del cierre de Alas- U, representa casi el 98% de lo que se vuela hoy en el Uruguay. Por ejemplo, un auxiliar de tráfico gana alrededor de $ 22.000. Imaginen que para la empresa es una cuenta muy sencilla: deja de pagar $ 60.000 y pasa a pagar $ 22.000 a alguien que les reciba los papeles. Por cada empresa como máximo -porque representa como un 90% de las empresas- hay dos despachadores por el flujo de vuelos que tienen. Después del cierre de Pluna, si bien se habló mucho de la conectividad, hoy tenemos vuelos a Europa y a muchas partes de Latinoamérica y la conectividad sigue siendo muy difícil. Entonces, hay empresas que tienen un vuelo diario y son la mayoría de las que nosotros trabajamos. De manera que trabajan con dos despachadores, que es el requisito mínimo, y ahí pueden hacer una cuenta directa de lo que es el gasto en cada empresa.

Con respecto a la pregunta sobre la legislación, en el Uruguay, como en el resto del mundo, existen las licencias aeronáuticas. Un controlador aéreo, un piloto, un mecánico, un auxiliar de vuelo y un despachador son las personas que tienen una licencia aeronáutica. Esto está acompañado de una revisión médica psicofísica, que en nuestro caso es anual, y que se hace en la base de Boiso Lanza a través de la Fuerza Aérea. Esto requiere la actuación de psicólogos y un examen médico completo que, si no se cumple, no se puede ejercer la función. Además, nuestra licencia lleva una prueba de pericia y tenemos que hacer cursos anuales para renovarla: esa es una reglamentación que exige la autoridad aeronáutica. Anualmente tenemos que hacer un vuelo de reconocimiento en el avión que estamos despachando, viajando en cabina. Entonces, se vuela junto con los pilotos y se llenan unos papeles: es como un seguimiento en la ruta; por decirlo de alguna forma, es como si nosotros estuviéramos probando nuestro producto.

Por cierto que todas esas funciones implican responsabilidad. Hay que tener en cuenta que los controladores aéreos, los pilotos, los mecánicos y los despachadores son los que tienen incidencia directa en el avión y cualquier falta de pericia puede desencadenar un accidente o incidente. Honestamente no tengo mucha formación desde el punto de vista legal, pero sabemos que ante un accidente o incidente tenemos que ir ante el juez, como ha sucedido en otras partes del mundo: hay casos muy famosos. Allí se nos hace un interrogatorio, como a un delincuente; y lo digo porque fui parte de investigaciones aeronáuticas. En principio, a uno se lo trata como culpable, aun cuando ni siquiera haya estado el día en que sucedió el accidente. Esto me pasó a mí: luego de dejar un turno en el que había habido un incidente, tuve que ir a declarar como controlador aéreo. Eso es a lo que uno se expone. Y a veces los abogados de la empresa intervienen aun cuando hay incidentes menores, como puede ser la ruptura de una cubierta de un avión en tierra, o un accidente más grave que implique un daño en la nave o algún pasajero lastimado.

Esta es la responsabilidad que se nos impone: está escrito que somos corresponsables en el despacho, tanto el comandante como nosotros. Es decir que tenemos responsabilidad compartida. Como la autoridad uruguaya exige que quien desempeña esta función ha de ser despachador, estamos regidos por esa reglamentación y la tenemos que hacer cumplir. Esa responsabilidad a diario nos lleva a hacer el trabajo a conciencia: cualquier error nuestro no solo significa un despido, sino

que nos puede ocasionar cárcel. Como decía, eso ya ha sucedido en otras partes del mundo porque la reglamentación es internacional: si bien puede haber matices en algún país, la actividad está regida por tratados de la época del 40 y posteriores. No hay nada nuevo; todo está escrito y no hay mucha cintura en todo esto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me quedó la inquietud acerca de quién termina definiendo cómo se trabaja en un país. ¿Es la autoridad aeronáutica?

SEÑOR INFANTE (Gabriel).- Antes que nada quisiera redondear, mencionando el tema de la suspensión que me quedó pendiente.

Por los años que tenemos en este ambiente sabemos que dentro del aeropuerto todo el mundo se conoce y es muy difícil que algo quede guardado en secreto. Los actuales inspectores de aviación civil, en algún momento fueron compañeros nuestros. Eso no quita que ellos cumplan con su función, pero todos nos conocemos y sabemos cómo se trabaja dentro de lo que hoy es la Dinacia; y hasta el día de hoy está vigente la norma que exige que toda aerolínea que opere aquí debe tener un despachador. Sin embargo, hay una aerolínea que no cumple con esa reglamentación desde hace un tiempo ya largo. Nosotros lo sabemos, la autoridad aeronáutica lo sabe; sin embargo, los inspectores están atados de manos y nunca se ha tomado ningún tipo de medida. Ya partimos de eso. Lo hemos denunciado ante la autoridad aeronáutica -no formalmente, sino en una reunión, y no solo una vez sino dos-, pero sabemos que la aerolínea sigue funcionando; es carguera, no transporta pasajeros, pero van dos pilotos en la cabina y si se cae cerca de acá un avión de ese tamaño les aseguro que el daño va a ser importante.

Por otro lado, en la última reunión que tuvimos, el director de la Dinacia nos dijo que nos iba a tener al corriente de cualquier novedad, que nos quedásemos tranquilos que no era necesario este tipo de acción -estar donde hoy estamos- y que nos iba a avisar ante cualquier cambio. Sabemos que hay una presión directa de algunas empresas que no toman en cuenta, para nada, el tema seguridad; simplemente, quieren tener un ahorro. Hoy por hoy, para un jefe de base de una aerolínea el hecho de ahorrarse $ 120.000 le significa verse muy bien ante la casa matriz. La casa matriz quizás no mire cuál es el efecto colateral de esto y esté contenta de ese ahorro, pero no entendemos el porqué de la decisión de la autoridad aeronáutica, por qué esa aceptación a la presión de las aerolíneas a nivel comercial, quizás algunas amenazando que iban a dejar de volar. Es irrisorio que una aerolínea deje de volar por un costo de $ 120.000 por mes cuando mueven lo que mueven. Sabemos bien nosotros lo que mueven las aerolíneas porque trabajamos en la parte operativa y tenemos muy claros esos números.

Entonces, seguimos sin entender, y hoy es la autoridad aeronáutica la que está tomando esta decisión sin ningún tipo de presión porque la OACI no presiona, no obliga sino sugiere -simplemente- y da la libertad a cada Estado para que tome las decisiones que crea pertinentes en cuanto a dejar, o no, a sus despachadores trabajando.

No entendemos por qué ahora se está dejando sin efecto algo que hace un tiempo atrás -menos de dos años- se dio por aprobado. Es una decisión tomada por ellos sin habernos realizado ningún tipo de consulta técnica ni habernos avisado. Reitero, nos enteramos accidentalmente al ver un correo que no teníamos que ver, donde un asesor legal informa a un jefe de base que en cuestión de meses no va a precisar los despachadores.

SEÑOR DUARTE (Washington).- Quiero enfatizar que las LAR, que entrarían en vigencia en abril, no son normas, no son leyes, sino un reglamento que sugiere a cada Estado, a cada país, que se cumpla con determinadas reglas y condiciones, pero cada Estado puede ser más restrictivo, lo que en ese caso ayuda a la seguridad.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Quiero saber si conocen por qué la autoridades aeronáutica nacional cambió de idea, si existe alguna hipótesis al respecto, porque en principio estaba de acuerdo en mantener a los despachadores -es más, de palabra les dijo que si llegaba a haber algún tipo de novedad se las iba a hacer saber, cosa que no hizo- ; si realmente es por presiones de compañías internacionales para bajar costos, a pesar de que ustedes dijeron que no tenían ninguna injerencia ni que ninguna compañía iba a dejar de tener de destino Uruguay por no bajar esos costos.

SEÑOR INFANTE (Gabriel).- El aeropuerto -más allá de lo que es a nivel físico- es un ambiente muy pequeño. Hace mucho que estamos ahí adentro y todos nos conocemos, somos los mismos de siempre; hasta el director es el mismo desde hace años; hoy es director pero antes cumplió otra función y siempre nos vimos y nos conocimos. Hemos tratado con gente a nivel de la Dinacia que no tiene idea de lo que es nuestra función y son encargados de la parte operativa, lo cual nos sorprendió porque no hace dos días que estamos ahí. Hemos estado con gente que nos ha dicho que nuestra función se limita a la parte de cargas y, precisamente, es lo que menos hacemos porque nuestra labor es salvaguardar la seguridad de los pasajeros.

Sabemos de buena fuente que hay un grupo de jefes y de representantes de aerolíneas que han presionado en sendas oportunidades a la Dinacia, pero no tenemos pruebas de ningún tipo de que haya habido algún tipo de incidencia o de favorecimiento de parte de las aerolíneas, más allá de que tienen cómo dar beneficios y es muy fácil entenderlo: pasajes, etcétera. Lo que no entendemos, y es lo mismo que se preguntan ustedes, es por qué se cambió de opinión en tan poco tiempo. Personalmente -y quizás no tan personalmente porque lo hemos hablado con los compañeros-, creo que es más fácil estar bien con un grupo de empresas y cuidar la imagen que significa hoy tener volando a equis cantidad de empresas en lugar de tener a un grupito de técnicos "felices", entre comillas, porque básicamente cumplimos una función; no es un tema de felicidad, o no, más allá de lo que implique perder la fuente laboral.

En la última convocatoria, la única que se hizo a la Dinacia en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para que nos explique oficialmente el alcance de esta medida, ya que no lo hizo por el medio que había acordado con nosotros, quienes concurrieron como representantes de la Dinacia -fueron cuatro personas; aclaro que me tomo el atrevimiento de hablar porque no concurrí, no me encontraba en el país- estaban bastante ofuscados porque entendían que no era el medio para que se diera ese tipo de conversación. Fue la vía que nos quedó porque ellos tampoco cumplieron con el medio a través del cual quedaron de avisarnos.

Actualmente existe equis cantidad de empresas volando, dejando un dinero importante en el Uruguay -tenemos muy claro el flujo que maneja una empresa porque diariamente sabemos qué cantidad de pasajeros viaja y qué carga se mueve y todos los costos que ello implica porque somos el filtro-, y les aseguro que ninguna de ellas va a dejar de volar por eso, aunque sí por otro tipo de situación, como sucedió con Iberia hace un tiempo y volvió al Uruguay, con Air France que se fue y también volvió y con otra cantidad de aerolíneas que han venido al Uruguay por primera vez. Las aerolíneas manejan variables; si hoy o mañana no les cierran dejan de volar, cortan rutas y las vuelven a tomar si les conviene; son otros números, no son los de los despachadores.

Tampoco entendemos la unilateralidad de la decisión sin realizarnos ningún tipo de consulta.

Lo último que quiero agregar es que en Uruguay, en el aeropuerto de Melilla, existe un Instituto de Adiestramiento Aeronáutico donde se formó el ciento por ciento de los profesionales aeronáuticos que hoy existen en nuestro país; depende de la Fuerza Aérea,

Ministerio de Defensa Nacional, y es de aviación civil. Hasta hace un tiempo ese instituto brindó cursos gratuitos de muy buena calidad. Actualmente, se imparten muy pocos cursos allí en lo que respecta a la aeronáutica. Ni siquiera, en algún momento, se nos tomó en cuenta como profesionales para volcar algo en ese instituto, porque no deja de ser un instituto de formación que hace muchos años que existe.

Hay mucho que tiene que ver con esto. Es una pena que lamentablemente se siga destruyendo lo poco que queda de la aeronáutica. Somos un país chiquito, se nos sacó mucho, pero podemos seguir siendo algo. Tenemos una cantidad de técnicos y pilotos fuera del país, y eso habla muy bien de lo que fue y de lo que es la formación del Uruguay.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Ustedes dijeron que son treinta y cinco los funcionarios que están trabajando allí, y que dentro de ciento sesenta días esos funcionarios quedan sin trabajo y, además, sin posibilidad de inserción laboral de algún tipo, porque ninguna compañía privada los acepta y lo que había como compañía de línea nacional, Alasur, ya no existe más.

SEÑOR DUARTE (Washington).- Así es. Nos quedamos sin posibilidad de inserción laboral por esta decisión y, además, porque lo que vinimos haciendo toda la vida fue esto; todos venimos de lo mismo. Yo hice el curso de controlador aéreo como Gabriel Infante; él llegó a trabajar como controlador, yo nunca me habilité, pero en la industria estamos desde que nos conocimos y ¿qué otra cosa podemos hacer?

Voy a decir algo que, quizás, es un poco traído de los pelos y ni lo comenté con mis compañeros. Se habla todo muy técnicamente, tratamos de explicarlo de la mejor manera y de la forma más breve posible, pero hay un par de películas que hizo el argentino Enrique Piñeyro, que tratan de algo de lo que él habló durante mucho tiempo y que después termina en un accidente de LAPA. Si las quieren ver, las películas son *Whisky Romeo Zulu* y *Fuerza Aérea S.A.* Quizás eso ayude a comprender un poco todo lo que ocurre.

SEÑOR INFANTE (Gabriel).- Queremos agradecer esta posibilidad que nos dan. Son pasos que, lamentablemente, no quisiéramos estar dando pero, sin duda, para nosotros es muy importante que nos escuchen, que se haga eco de lo que sucede, que es algo muy fácil de solucionar entre todos los que están en la vuelta, y que aporta muchísimo con relación a lo que cuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sepan que el tema nos preocupa, no solamente porque a veces viajamos, sino porque es de extrema gravedad por la forma en la que lo plantean, y no tenemos por qué no creer lo que han dicho.

Les agradecemos la visita.

Se levanta la reunión.

===/